

INTERNATIONAL<sup>NET</sup>

# انترناشيونال

انترناشيونال



NET  
International

مجلة اقتصادية دورية دولية شاملة  
تقدم لك كل شيء  
وعزوف كل شيء أنحاء العالم



انترناشيونال - مايو 2006 / ربيع ثان 1427

International<sup>Net</sup> May 2006 / Rabi II 1427

# رحلة اسبوعية جديدة مع مصر للطيران

القاهرة / جنيف  
كل يوم ثلاثاء

بالإضافة الى الرحلات المنتظمة  
يومي الجمعة والأحد

إهداء ٢٠٠٦

انترناشيونال نت  
المملكة المتحدة

بسعر خاص جداً  
فقط ١٥٠٠ جنية

لمزيد من المعلومات اتصل الآن  
٩٠٠٧٠٠٠٠ سعر المضيقة 50 هريشا  
او ١٧١٧ سعر المضيقة جنية واحد  
[www.egyptair.com.eg](http://www.egyptair.com.eg)

\* هذا العرض ساري لرحلات يوم الثلاثاء  
اعتباراً من ٢٨ مارس وحتى ٢٧ يونيو ٢٠٠٦  
\* سعر التذكرة ذهاب وعودة  
بخلاف الضرائب والرسوم

The Studio

مصر للطيران  
EGYPTAIR

تمتع بعروض مصر للطيران



# تغيرات قطاع النقل البحري المصري

هل تصبح إنطلاقة حقيقية للأمام؟



الدكتور / أحمد نabil  
رئيس الوزراء المصري

يبدو أننا مقدمون حقاً على بداية مرحلة جديدة من العمل داخل قطاع النقل البحري المصري - 72 يوماً فصلت بين وقوع حادث العبارة المنكوبة السلام 98 وصدور قرارات وزير النقل المصري المهندس / محمد منصور بتغيير وتبديل وإحلال قيادات قطاع النقل البحري والموانئ المصرية وأياً كانت دوافع الوزير منصور من الأخطاء في إحداث تلك التغيرات إلا أننا وكمرأقين متخصصين في صناعة النقل البحري نحمد هذا التوجه الذي رآه البعض إبطاءً ورأيناه نحن حكمة ورؤية من الوزير الجديد فالوزير كونه غير متخصص في مجال النقل البحري علاوة على كونه جديداً في الوزارة بوجه عام جعله ينتظر التحقيقات الرسمية عليها تسرع عن حقائق يستطيع أن يتخذ من خلالها قرارات تصب في الصالح العام بوجه عام إن الجديد الذي نرصد هو عدم التسرع في إصدار القرارات وعدم الحكم المتسرع على ظواهر الأمور وعدم الإنسياق وراء حالات الغضب الشعبية التي وصلت ذروتها مع حادث الباخرة.



توفيق أبو غدي



محمد شربينى



إبراهيم يوسف



محمد شربينى

المسئول عن عقد وإستلام الوحدات الخاصة بالبحث والإنقاذ SAR الولايات المتحدة الأمريكية ثم أنتقل إلى هيئة ميناء بورسعيد كنائب ، وكان هو رئيساً لهيئة ميناء بورسعيد بالتبعية أثناء إفتتاح ميناء شرق بورسعيد وقام بالشرح أثناء الإفتتاح أمام السيد رئيس الجمهورية. وأنتقل بعد ذلك إلى رئاسة هيئة ميناء دمياط ليكمل مسيرة بدأها اللواء بحرى/ إبراهيم يوسف رئيس هيئة ميناء الإسكندرية الحالي مجموعة خبرات تجمعت في شخص مختار عمار الذى يتميز بمميزات شخصية ومهارات عقلية واضحة عرفناها وعاشناها نحن الخبراء لذلك فإن إختيار هذا الرجل ليكون المخطط الرئيسى لهذا القطاع الحيوى لهو بعون الله ويمشيته إختياراً موفقاً

مختار عمار ليس جديداً على القطاع فقد إنتهى خدمته بالقوات البحرية ليعمل بالقطاع منتقلاً بين الإدارات يكتسب الخبرات الفنية ويتزك بصمات الإدارية والقيادة للخدمة . لقد ترك اللواء/ عمار بصمة في القطاع يعرفها كل من عمل معه أو تحت إدارته ثم إنتقل إلى العمل في الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية كنائب أيام كانت تسمى بشسم مصلحة الموانئ والمناظر المصرية وكان هو الشخص المسئول عن ملف وتنفيذ نظام مرور السفن في خليج السويس VTS من آلاف إلى اليوم حيث وردت معدات هذا المشروع من أمريكا وأشرف على التركيبات والتجارب الخاصة به كما هو أيضاً الشخص

لقد توقع البعض أن يصدر الوزير منصور قرارات وإقرارات ويعزل هذا ويحول ذلك للنيابة ويحيل أوراق فلان أو علان إلى فضيلة المفتى. لكن الفضيلة المرسودة للوزير هي التروى والانتظار المصمود - فكانت تلك القرارات المدروسة التى جاءت بعد تحقيقات الجهات الرسمية واستطلاع آراء المتخصصين وأصحاب الخبرات، ودائماً وأبداً ما يقابل الناس عموماً أية تغيرات بالإرتياح أملاً ورجاءاً من وضع أحسن من الوضع الراهن . عموماً لقد أصدر الوزير قرارات نراها في حدود علمنا وخبرتنا في هذا المجال «مبشرة» إلى حد كبير. ف رئيس قطاع النقل البحري الجديد اللواء بحرى/





**MINISTRY OF INVESTMENT  
HOLDING COMPANY FOR MARITIME  
AND LAND TRANSPORT**



PSCCHC is one of the leading companies operating in Port Said port and the Middle East region in the field of containers and cargo handling. It was established since more than 30 years to fulfill the following objectives .

- Render best services and facilities to container vessels.
- Provide safe container & cargo handling with minimum cost and flexible tariff.
- Developing operation and terminal facilities by using most up-dated technology.
- Increasing handling productivity year after year until it reached more than 800,000 teus in 2004/2005.

**CONTAINER HANDLING ACTIVITY**

- **Terminal area:** 435000m<sup>2</sup>
- **Planned annual capacity:** 700,000 TEU.
- **Equipment:** 7 Gantry Cranes.  
2 Mobile Cranes.  
6 Transtainer (RTG).  
34 Reach Stacker.  
47 Tractors & Semi-trailers.

**Inland terminal area:** 50000m<sup>2</sup>

**Terminal capacity:** 6000 TEU

**LCL store** 2000m<sup>2</sup>

**CARGO HANDLING ACTIVITY**

Loading/discharging, storing & transporting bulk grains & all types of general cargo

**WEB:** [www.pscchc.com](http://www.pscchc.com) **E-MAIL:** [Info@pscchc.com](mailto:Info@pscchc.com)

Mostafa Kamel & Azmy Street, Port Said, Port Authority

Building : 6 floor

Tel:- 002 066 3237151 / 002 066 3235882 Fax : 002 066 3339947 /

002 066 3220449 P.O Box : 1830

**PORT SAID CONTAINER & CARGO HANDLING COMPANY**



# دركة الموانئ المصرية خلال شهر فبراير 2006

بيان البضائع الواردة لموانئ الجمهورية  
خلال فبراير 2006

البيان	مجموع	مجموع	مجموع	مجموع	مجموع	مجموع
البيان	مجموع	مجموع	مجموع	مجموع	مجموع	مجموع
الأكاديمية	703,962.7	185,430.0	163,316.6	120,342.3	380,850.8	0.0
الغربية	1,165,355.5	13,004.0	2,952.1	632,171.4	457,228.0	0.0
الشرقية	874,336.5	45,863.3	11.6	324,274.7	594,178.9	0.0
البحرية	858,636.1	3,572.5	15.7	128,241.6	736,976.2	0.0
البحرية	10,873.7	2,692.7	0.0	0.0	8,176.6	0.0
البحرية	344,172.2	122,546.4	0.0	10,178.1	211,799.8	0.0
البحرية	96,837.1	96.8	1,846.0	93,630.0	1,294.3	0.0
البحرية	14,698.0	0.0	1,297.0	13,231.0	0.0	0.0
الإجمالي	4,008,354.4	373,245.6	21,450.0	1,310,145.1	2,308,837.8	0.0

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

بيان البضائع الصادرة من موانئ الجمهورية  
خلال فبراير 2006

البيان	مجموع	مجموع	مجموع	مجموع	مجموع	مجموع
البيان	مجموع	مجموع	مجموع	مجموع	مجموع	مجموع
الأكاديمية	635,963.3	25,553.7	133,476.5	137,469.5	339,483.5	0.0
الغربية	420,425.0	1,903.2	100,898.2	236,925.7	81,491.8	0.0
الشرقية	1,184,239.3	427,931.6	2,548.7	233,878.8	466,692.0	0.0
البحرية	871,782.8	4,046.0	0.0	168,975.3	702,372.5	0.0
البحرية	33,410.5	284.0	0.0	0.0	33,126.5	0.0
البحرية	95,701.4	0.0	0.0	58,047.2	37,654.2	0.0
البحرية	46,375.9	164.5	0.0	27,308.0	18,911.4	0.0
البحرية	53,021.0	3,746.0	1,551.0	47,704.0	0.0	0.0
الإجمالي	3,260,870.1	499,161.0	236,123.5	864,155.8	1,701,434.1	0.0

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

بيان بعدد الحاويات المتداولة بموانئ الجمهورية  
خلال فبراير 2006

ميشاء	مجموع	مجموع	مجموع	مجموع	مجموع	مجموع
البيان	مجموع	مجموع	مجموع	مجموع	مجموع	مجموع
الأكاديمية	31444	438	194	244	30006	15347
الغربية	26554	286	184	102	26378	11158
الشرقية	56514	34419	23900	28519	11275	5670
البحرية	62109	141549	66842	74707	20557	13790
البحرية	0	0	0	0	0	0
البحرية	463	0	0	0	442	234
الإجمالي	124154	196601	14120	103972	88662	45461

وزارة النقل  
قطاع النقل البحري  
بنك معلومات النقل البحري المصري  
شارع الطائفة - الأكاديمية  
ت: ٤٨٩٦٤٠١ - ٤٨٩٦٤٠٢  
ف: ٤٨٩٦٤٠٣ - ٤٨٩٦٤٠٤  
مصدر البيانات: إدارة الإحصاء ببيئات الموانئ



إدارة البضائع

تبدأ 2 مايو الجاري الجولة الثامنة من المفاوضات المصرية الأوروپية حول خطة العمل المصرية / الأوروپية في إطار سياسة الجوار الأوروپي.

يصل إلى القاهرة في الثالث من مايو الجاري الرئيس القبرصى ناسوس بابا ديويروس في زيارة رسمية لمصر تستغرق أربعة أيام يستقبله خلالها الرئيس حسنى مبارك، حيث يبحث الرئيسان العلاقات الثنائية وسبل دعمها، وتطورات عملية السلام في الشرق الأوسط والوضع في العراق.

يتم يوم 4 مايو الجاري وتعلم الثالث على التوالي يفتتح البستان روتانا في دبي توزيع جوائز ميمنا تزاميل الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، وذلك خلال معرض «المنشئ» الدولي، كما سيتم توزيع 54 فائزاً في 18 مجالاً سياحياً.

تنظيم الغرفة التجارية الإيطالية بالقاهرة زيارة عمل لقطعة لاتينا الإيطالية خلال الفترة من 9 إلى 11 مايو الجاري، وذلك بالتعاون مع دعم المصناعات الصغيرة والمتوسطة بلاتينا.

يقام المعرض والمؤتمر الأول للاستثمار في البورصة بمركز القاهرة الدولي للمؤتمرات في الفترة من 10 إلى 13 مايو الجاري تحت عنوان «إلى بورصة أكثر إستقراراً» وذلك لإفادة الهيئ الاستثماري لدى الأفراد وصغار المستثمرين.

تستضيف العاصمة الألمانية برلين اعتباراً من 11 مايو الجاري وحتى 4 سبتمبر المقبل معرضاً يضم حوالي 500 قطعة من الآثار المصرية النادرة الغارقة التي اكتشفها البعث الفرنسي في أبي قير بالإسكندرية، وسيتمثل المعرض بعد ذلك إلى متحف القصر الكبير بالعاصمة الفرنسية باريس.

يعقد مؤتمر الدارس شرم الشيخ في الفترة من 20 إلى 22 مايو الجاري، حيث تطرح مصر عدة مبادرات إقتصادية وتجارية لتفعيل التجارة والتبادل الإقتصادي بين الدول العربية، ويشارك في المؤتمر 1500 عضو يمثلون الشرق الأوسط وجميع دول العالم.

تنظم مصر بيني 23 و 24 مايو الجاري بمدينة شرم الشيخ مؤتمر الدول الصناعية الثماني الكبرى ودول منطقة الشرق الأوسط حول التعليل في عصر العولمة، ويضم المؤتمر بجانب الدول الثماني ممثلين عن 22 دولة و 5 منظمات عالمية رجال أعمال مصريين وغيره.

تجري في 28 مايو الجاري إنتخابات الشرق الأوسط حول التعليل في عصر العولمة، ويضم المرحلة أسماهم بجدول الإنتخابات 235 ألف يمثلون 26 غرفة تجارية بجميع المحافظات.

يقام للمنتدى المصرى الصينى بالقاهرة يوم 30 مايو الجاري تحت رعاية الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء، وذلك بالتنسيق بين سفارة جمهورية الصين الشعبية بالقاهرة والمفوضية المصرية الصينية للتعاون الدولى.

عدد رحلات السفن بالموانئ المصرية طبقاً لأنواع الرئيسة للسفن

خلال فبراير 2006

البيان	مجموع	مجموع	مجموع	مجموع	مجموع	مجموع
البيان	مجموع	مجموع	مجموع	مجموع	مجموع	مجموع
بضاعة عامة	537	22	0	19	0	36
مصب جاف	64	1	0	2	0	4
مصب سائل	89	0	0	2	0	29
حاويات	281	1	0	3	0	1
سفن ركاب وسفينة	188	21	0	17	7	110
البحري	67	0	0	0	0	1

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

بيان بحركة الركاب (مغادرون - مغادرون) بموانئ مصر  
خلال شهر فبراير 2006

البيان	مجموع	مجموع	مجموع	مجموع	مجموع	مجموع
البيان	مجموع	مجموع	مجموع	مجموع	مجموع	مجموع
وصول	46875	0	7190	8956	21789	4320
مغادرون	70812	12809	6798	8082	35486	2043
الإجمالي	117687	12809	13988	17638	57275	6363

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

# الحبس الإحتياطي والظلم

**ياما فى الحبس مظالمهم. مقولة سهلة على اللسان غاية فى الصعوبة على من قدر له أن يعيش ساعات أو أيام أو شهور فى الحبس ثم يظهر بعد ذلك الحق ويظهر برائته ولكن بعد هوات الأوان.**



**مهندس  
أحمد رشاد الصحن**  
رئيس الإدارة المركزية  
للمفتش بالبحرى سابقا

والقصاص لى ممن أوقعه على .  
إن أي إبتلاء له نهاية ولذا فقد صيرت  
موقناً أن هذه السجاية لابد وأن تنقشع  
ومن الله على بصيرة حكم برائتى  
وفضله وكرمه برأى القضاء الجنائى  
العدال الذى تبني أحكامه على الجزم  
واليقين ولا تبني على الشك والتخمين  
والأقوال المرسلة.

برأت والحمد لله من تهمة كاذبة مست  
أمنى وحررتى وشرفى وسمعتى وتسببت  
فى إيقاع أضرار مادية ومادية ...  
بسبب بعض الظالمين.  
ويعد بشرى برائتى ورد لى هاجس  
متشابها من بعضين عن فترة قضيتها  
بالحبس الإحتياطي ... من يومئذى ...  
الأضرار المختلفة التى وقعت لى ...  
من يومئذى ويعوض أسرته عن شرفى  
وسمعتى التى لاكتها الأسد الظالمون  
فقلت حسبي الله ونعم الوكيل.

Ahmed\_Elsahn@yalla.com

إن الفرائض السماوية وقواعد العدالة  
تقوم على أن قرينة البراءة للإنسان  
هى الأصل وينتقد القضاء الذى يحكم  
بالعدل ذلك ما استطاع ولكن فى بعض  
الأحيان يسقط من بين ثنائى الأوراق  
بعض الأبرياء وهم مظلومين ... وتعاد  
مساكنتهم فثقت برائتهم حيث أن الله لا  
يرضى بالظلم.

لقد تعرضت والحمد لله لهذا الظلم وهو  
إبتلاء أظنه لى ميزان حسناتى وسلبت  
حررتى لفترة عصفت بحياتى وبطلت  
ولكن والحمد لله أيضا فزت بالصبر وأن  
أظهر الله لى حقيقة من حولى من هو  
الصديق ومن يتظاهر بأنه كذلك ومن هو  
شنيع النفس ترعش يداؤه وقدماء غيها  
على نفسه وظلماً لى ... لقد أصفنى  
كثيرون وظلمنى البعض وإيقبى باله  
وبئائنى مظلوم إحتسبت ظلمى عداه  
وتوجهت له بالمدام على من ظلمنى  
واليت على نفسى يالا التفت لى ما وقع  
على من ظلم لأن الله كفىل يرفع عنى

مظلوم شعور بالبراءة الشديدة والقسوة  
من المجتمع الذى ظلمه ومن السهل لآى  
فرد معها صغر شأنه أن يظلم غيره  
ويؤذيه لإشباع رغبة حقد أو إنتقام أو  
تصفية حسابات ولكن من الصعب  
أن يصمد هذا الظالم لدعوة المظلوم  
ومواجهته يوم الحساب وقد نكر الله  
فى الحديث القمى (يا عبادى إنى  
حرمت الظلم على نفسى وجعلته بيكم  
محرمًا فلا تظالموا) كما تعد الله الظالم  
بالعذاب الأليم فى الدنيا والآخرة (وعزى  
وإخلاى لأنتقم من الظالم فى عاجله  
وأجله ولأنتقم من رأى مظلوماً فقد  
أن ينصره فلم يفعل) فلا يقتر الظالم  
بإسهال الله له حيث أن الله يستدرجه  
ليوقع به أشد أنواع العقاب، ويقول  
الله فى كتابه الكريم ولا تحسبن الله  
غافلاً عما يعمل الظالمون إنما يؤخرهم  
ليوم تتضح فيه الأليمان صدق الله  
المعظم (آية 22 سورة إبراهيم) فليحذر  
الظالمون.

إن سلب الحرية تحت دعوى الحبس  
الإحتياطي يتسبب فى أضرار مادية  
ومعنوية وأدبية لا تقدر بثمن ولا يمكن  
تقويضها، خاصة عند قيام المرضى  
وشعاف النفوس حالة المجتمع وهواء  
التجريس والفضائح باللو فى سيره  
من حبس إحتياطيا وأصفنى إياه ظلمًا  
بصفاته من أولى بها تحريما للضرائع  
السماوية والقوانين وليلهاا البن والظن  
والشبهة رغم إنه مازال متمعا وليس  
محرمًا تحت إرائته.  
إن مزاولة الظلم لا يعيدله أية مزاره  
ويشعر المتهم المحروس إحتياطيا وهو

## إحتفالية جمعية تنمية المجتمع لضباط القوات المسلحة بمصطفى كامل بالإسكندرية بعيد الأسرة 2006

وفى ختام الحفل ألقى السيد اللواء أ/ح/ حسن محمد أحمد رئيس أركان المنطقة  
الشمالية العسكرية كلمة متني على جهود الجمعية فى الحفاظ على مندية  
الضباط بمصطفى كامل بهذا المنظر الحضارى وخدمة اللاطين وعلى جهود  
الجمعية فى لم شمل الأسر والحفاظ على الروابط الأسرية بين اللاطين.



أقامت جمعية تنمية المجتمع لضباط القوات المسلحة بمصطفى كامل  
بالإسكندرية إحتفالاتها السنوية بعيد الأسرة مارس 2006 بالقاعة الكبرى  
بنادى الفتح للقوات المسلحة بحضور السيد اللواء أ/ح/ حسن محمد أحمد  
رئيس أركان المنطقة الشمالية العسكرية والسيد الأستاذ/ إبراهيم فهمى  
رئيس شعبة شرق للجمعيات الأهلية وأعداد كبيرة من الضباط والعائلات  
قائمي منطقة مصطفى كامل حيث كان على رأس المستقبين للضيوف  
السيد اللواء أ/ح/ محمد الديب رئيس مجلس إدارة الجمعية وعضو مجلس  
إدارة إتحاد الإقليمى للجمعيات الأهلية بالإسكندرية والذي ألقى كلمة  
دافعة للترحيب بهم ثم تحدث الأستاذ/ إبراهيم فهمى رئيس شعبة شرق  
للجمعيات الأهلية مرحبا بالضيوف وأثنى على جهود الجمعية فى لم شمل  
الأسر وتكريمهم فى عيدهم وشكر الجمعية ورئيسها على المستوى الرفيع  
الرائى لهذه الإحتفالية.

وتم منح شهادات التقدير والهدايا التذكارية لكل من: الأم المثالية: الأستاذة/  
سوزان عبد السلام - الأب المثالى: الحاج/ شوقي معروف - الجنة المثالية:  
الحاجة/ زينب مبارك - الجد المثالى: العميد/ صلاح الدين متولى - الأسرة  
المثالية: أسرة العميد بحرى أ/ح/ محمد صلاح حواس.  
كما تفضل السيد اللواء أ/ح/ محمد الديب رئيس الجمعية بإهداء كتاب الله  
وميدالية الجمعية لكل من: السيد اللواء أ/ح/ حسن محمد أحمد رئيس أركان  
المنطقة الشمالية العسكرية والسيد الأستاذ/ إبراهيم فهمى رئيس شعبة  
شرق للجمعيات الأهلية، ثم بدأت مراسم الضيافة وأعقبتها توزيع الهدايا  
على جميع السادة الحضور.



# آخر أخبار الهرم الرابع



## "عطيل وماكبث" بمكتبة الإسكندرية

### في ذكرى مولد شكسبير

في إطار إحتفالات مكتبة الإسكندرية بذكرى مولد الكاتب المسرحي والشاعر الإنجليزي ويليام شكسبير، نظم مركز الفنون - التابع لمكتبة الإسكندرية - برنامجاً سينمائياً يضم مجموعة من أهم أعماله التي تم تحويلها إلى أعمال سينمائية حيث قدم المركز فيلم عطيل من إخراج أوليفر باركر وإنتاج الولايات المتحدة الأمريكية 1995، كما تقدم الفيلم من إخراج تيم بلاك نيلسون وإنتاج الولايات المتحدة 1999، وقدم البرنامج السينمائي فيلم ماكبث مرتين الأولى من إخراج أكيرا كوروساوا لإنتاج اليابان 1957، والثاني من إخراج رومان بولانسكي وإنتاج المملكة المتحدة عام 1972.

## "ورشة عمل عن الزراعة" بمكتبة الإسكندرية

نظمت مكتبة الإسكندرية ورشة عمل عن "الزراعة"، في الفترة من 16 إبريل إلى 27 إبريل 2006.

وتهدف ورشة العمل الزراعية إلى تنمية وعي الطلاب لإدراك البيئة والزراعة، وبكيفية التفكير النقدي، ومهارات حل المشكلات وأدراك الإختلافات الثقافية، حيث تمضي نظرة عامة عن الزراعة من خلال الأنشطة والتدريبات العملية التي تعطى الطلاب فرصة مناسبة لتعلم الكثير عن الزراعة والتعرف على العوامل التي تؤثر عليها.

## مؤتمر "دور الوعي السياحي في تحسين الصورة السياحية لمصر" بمكتبة الإسكندرية

إستضافت مكتبة الإسكندرية المؤتمر الدولي الخامس بعنوان "دور الوعي السياحي في تحسين الصورة السياحية لمصر على خريطة السياحة الدولية"،



في الفترة من 7 إلى 19 إبريل 2006. وذلك بالتعاون مع كلية السياحة والفنادق بجامعة الإسكندرية ووزارة السياحة بمحافظته والهيئة العامة لتنشيط السياحة ومحافظة الإسكندرية، وتحت رعاية كل من الدكتور (هاني هلال) وزير التعليم العالي والبحث العلمي والسيد الأستاذ (زهير جبران) وزير السياحة والقواء (محمد عبد السلام المحجوب) محافظ الإسكندرية، والدكتور (محمد أحمد عبد السلام) رئيس جامعة الإسكندرية، والأستاذة الدكتورة (هناء) محمد أحمد عميدة كلية السياحة والفنادق جامعة الإسكندرية والمسئولة عن المؤتمر.

# EGYTRANS

International Transport Company Ltd.

We make international transport easy and cost-effective for business and pleasure

Vessel	Voyage No.	ETS Alexandria	Transshipment Port
C. J. JARAF	710	07/04/2006	VALENCIA
DAMASCUS	7096	11/04/2006	FELUSTONE
KATERINA B. BORDARD	322	10/04/2006	GENOA
SAN CRISTOBAL	0068	23/04/2006	ANTWERP
JACOB B. BORDARD	725	23/04/2006	ROTTERDAM
SUSAN	688	19/04/2006	ROTTERDAM
MESCALAS	537	11/02/2006	SINGAPORE
JEBEL ALI			JEBEL ALI
WTC ELIN	522	18/02/2006	SINGAPORE

Alexandria Branch: Consultation Dept. Desqueneux 11, St. Khaled Moustafa Street - 45 Shady 21119 Alexandria  
Tel: 03 5414036 (13 lines) Mob: 012 7496812 - 012 7495821 Fax: 03 5902113 - 5902048  
e-mail: cargo@egytrans.com

## مركز لدعم القطاع الخاص

تم إنشاء أول مركز لدعم القطاع الخاص في التجارة الإقليمية والدولية وذلك عن طريق تقديم المعلومات والبيانات الخاصة بالإتفاقيات التي أبرمتها مصر مع دول العالم في جميع المجالات الاقتصادية والمنظمة بالتجارة سواء على السطاح العربي أو الأفريقي أو في التزامات منظمة التجارة العالمية WTO، وإذا فإن الأمر يتطلب تعاوناً فعلياً بين القطاع الخاص المصري والحكومة، ويمثل هذا المركز حلقة اتصال بين الطرفين من خلال التنسيق والتعاون ما بين الحكومة والقطاع الخاص ومنظمات المجتمع المدني.

## عملة موحدة خليجية

تطرح دول مجلس التعاون الخليجي في مطلع عام 2010 عملتها الموحدة على غرار اليورو الأوروبي، وقد اتفق مديرو ستة بنوك مركزية على تخصيص بنك مركزي موحد، وتتنافس كل من دبي والبحرين لتولي رئاسة هذه المجموعة المالية في منطقة الشرق الأوسط، وتتفق دبي في هذا المجال بفضل بورصتها الإلكترونية التي أنشأتها في سبتمبر 2005، كما أنها تعتبر الأولى في المنطقة التي طورت النظام البنكي لديها في السبعينيات.



## جواز سفر مصري جديد

تقرر مع مطلع العام القادم البدء في إصدار جواز السفر المصري الجديد المكون من اللون الأبيض والبيج الذي يتمتع بمواصفات قياسية عالية لتتواءم جميع أوجه العناية والتصميم بالنسبة للتزوير، وقد صرح اللواء أحمد عبد الهادي مساعد وزير الداخلية ومدير مصلحة الجوازات والهجرة والجنسية بأن الظروف والتغيرات الدولية الراهنة جعلت التعامل بهذا الجواز ضروريا ملحة وسطعا عالميا لمواجهة الاحمال غير الشروعة التي تشهد من الجتمعات، وسيتم إصدار الجواز من خلال بطاقة الرقم القومي.

## أعمال إستكشافية بحرية يابانية

تعتزم الحكومة اليابانية القيام بأعمال إستكشافية بحرية بالقرب من جزيرتي «تاكاشيما» الواقعة بين بحر اليابان والمتنازع على ملكيتها مع كوريا الجنوبية، وقد أبلغت اليابان منظمة توريغرافيا البحار الدولية بنيتها في إرسال سفينة إستكشافية لحجم معلومات بحرية حتى 30 يونيو القادم لرسم خريطة جديدة للمنطقة، وقد حثرت الخارجية الكورية طوكيو من إتخاذ إجراءات قاسية إذا ما استمرت مهمة الإستكشاف اليابانية، وأكدت طوكيو عدم قبولها أي رد فعل كوري.

## Development of Cargo Transport By Using RORO Vessels



مهندس / محمد رمزي عوض - مهندس شواطئ وتتمية موانئ

من أشهر الأنظمة المعروفة عالمياً لنقل السيارات والمعدات وغيرها هي السفن المعروفة باسم رورو (RORO - Roll On/Roll Off). وهذه النوعية من البضائع لا يمكن أن يتم وضعها ونقلها داخل الحاويات نظراً للأحجام والأوزان الكبيرة الخاصة بها. وقد تطورت أنظمة النقل بسفن الرورو فأصبحت مشتركة مع نوعيات أخرى من البضائع المنقولة مثل الحاويات وكذلك الركاب (RORO/Passengers) و (RORO/Container).

للأنظمة الأساسية الروروا فإنها متغيرة والعرض يتراوح بين 12 متراً وحتى 23 متراً أما الطول فقد يصل إلى 50 متر مما يتيح للسفن المزيدة بها العمل بصفة مستمرة حتى

بالنسبة للسفينة ذات المد المرتفع (High Tidal Range) والأشكال من رقم (1) وحتى رقم (4) تتوضع بعض الأنواع والأنظمة المختلفة لإستخدام الرامبات ونقلات الروروي ويلاحظ أنه بالنسبة للراكب فإن موقعها بالنسبة للسفينة قد يكون في الأمام وتسمى (Bow Ramp) أو الخلف وتسمى (Stern Ramp). وبالنسبة لسفن الروروي فإن (Street)

أيضاً توجد أنواع تجمع نقل البضائع المتحركة على عجل متحرك (RORO) مع الحارات المتداولة بنظام الرفع والغروب عالمياً باسم (LOLO - Lift On/

Off) معاً. وفي تلك النوعية من النقلات يتم وضع الحاويات على المستوى الأعلى (Upper Level) وبضائع الروروي في المستوى الأدنى (Lower Level).

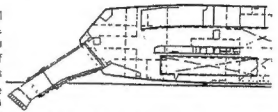
وعند الوصول للميناء فإن سفن الروروي تتحرك للخارج (إلى الداخل) على عجلها أو متحركة على نقلات ذات عجل (Trailers) وذلك من خلال

الشكل (2) الحركة من الناقلة إلى الرصيف باستخدام رامب ذات ميل متغير



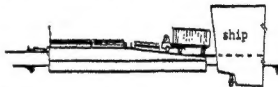
شكل (4) النقل بواسطة إستخدام بنتون عائم مساعد ورامب عائمة

الرامب (Ramp) الخاصة بالسفينة نفسها أو خارجية تتوضع من ناحية الرصيف في حالة وجود رامب ملحقة بالسفينة. ويلاحظ في الصالين لا يزيد الميل للرامب عن (1:10) وذلك تبعاً للمواصفات العالمية لأعمال مناولة الروروي لضمان سهولة وسلامة الحركة عليها. وأنواع الرامبات لأعمال مناولة الروروي تشمل الملحقة بالسفينة والتي تفتح أفقياً أو رأسية أو جانبية بالنسبة لرصيف الرسو وللإيجال الحديثة أو الروروي فإن من أشهرها هي الرامب ذات الميل 45 درجة والمعروفة باسم (Quarter Ramp). وبالنسبة



شكل (1) الحركة من الناقلة إلى الرصيف باستخدام رامب ذات ميل 45 درجة (Quarter).

وبالنسبة لسفن الروروي المشتركة مع سفن الركاب (RORO/Passengers) فإن السبب الرئيسي في تواجدها هو التطور الكبير والسريع في أجيال وسعة سفن النقل بالحارات مع عدم وجود بضائع كافية لنقل خلال رحلتها الذهاب والإياب ، بالإضافة إلى إتباع سفن الحاويات مسارات خطية بمرحلتها.



شكل (3) الحركة من الناقلة إلى الرصيف باستخدام رامب رأسية

ويلاحظ أن هذه النوعية يتواجد بها أماكن كاملة للإقامة للركاب (Accommodation)، ويوجد كذلك نوع من نقلات الروروي يسمى (RORO/Unit Load) وتخصص لنقل التوراي والصامات ويوجد بها أماكن إقامة محدودة للسائكون. وكذلك

### لا جوارك على السيارات السابق تصديرها

أصدر الدكتور يوسف بطرس غالى وزير المالية الأمانة التنفيذية لقانون تنظيم الإعانات المجرىة التي تمنح على إعطاء السيارات المنتجة محلياً والصانق تصديرها للخارج عند إعادة إستيرها بشرط ألا يكون قد تم به أى خسائر أو رسوم عند التصدير، ولا تكون السيارة قد سبق معاملتها بنظام المزاولة.

### تكنولوجيا واقتصاديات المياه

عقد بالإسكندرية مؤتمر التكنولوجيا واقتصاديات المياه الذى شارك فيه 25 دولة عربية وأجنبية. وقد تم في المؤتمر مناقشة أكثر من 90 بحثاً ودراسة، وحضر الدكتور عمر عزت سلامة رئيس المركز القومي لمياه من خطورة فقد أكثر من 96% من كميات مياه الشرب البيئية والتي تقدر بحوالى 20 مليون متر مكعب يستلزم منها 9640 فقط، كما أن الدكتور يعقوب الإبراهيم نائب رئيس مكتب اليونيسكو بالقاهرة حضر أيضاً من خطورة الأوضاع المائية العالمية حيث أكد أن نصيب الفرد المربع من المياه يقل عن 10% من نصيب الفرد في العالم، وأن 50 مليون عربي مهددون من خدة الصرف الصحي، ويطلب تفعيل سبلاتك أخلاقية جديدة للتعامل مع المياه لترشيدها والحفاظ عليها.



### احتفالية عالمية لنادى السيارات

عقد نادى السيارات والرحلات العربى الندوة التوضيحية الثانية الخاصة بالاحتفالية العالمية التي ستقام في سبتمبر المقبل تحت رعاية السيدة سوزان مبارك، وذلك بمناسبة مرور 50 عاماً على انضمام النادى لمنظمة العالمية للسيارة R.F.A، و80 مائة على إنشاء النادى، وسوف يصاحب الاحتفالية مؤتمر عالمياً عن نادى السيارات على الخريف، وذلك بهدف طرح المقترحات الخاصة بخدمة الطريق والحد من الحوادث وإثراء السبلية على السياحة الداخلية والخارجية والسياحة الرياضية والمريز.

### مقر جديد لعقد المؤتمرات العربية

أيدت الملكة العربية السعودية استعدانها لتحويل إقامة مقر دائم للمؤتمرات العربية واجتماعات مجلس جامعة الدول العربية على مستوى وزراء الخارجية بميناء عشم الشيخ، وقد رحبت مصر بهذا المشروع، وأعلنت استعدادها لتقديم الأرض الذى سيقام عليها كهدية للجامعة بجانب إشرافها على إنشائه خلال عام.



بأخلص التهاني القلبية

للسيد اللواء بحري

مختار عمار

بثقة السيد الدكتور

رئيس مجلس الوزراء

على تعيينه

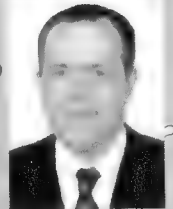
رئيساً لقطاع النقل البحري

ويتمنون لسيادته

دوام التقدم والنجاح

في ظل القيادة الرشيدة

لفخامة الرئيس



محمد حسني مبارك



# فرقة الملاحة الإسكندرية ٢٢

## وزير النقل في لقاء بأعضاء الفرقة



• غرف الملاحة شريكاً أساسياً في تنمية النقل البحري.

• الوزارة حريصة على تيسير عمل غرف الملاحة ومساندتها

• تستشير غرف الملاحة وتأخذ برأيها بإعتبارها ممثلة لمجتمع النقل البحري.

**وجه السيد المهندس محمد نظفي منصور - وزير النقل الدعوة للقاء أعضاء مجلس إدارة غرفة ملاحة الإسكندرية ضمن مجموعة من اللقاءات المكثفة يقوم بها وزير النقل في المرحلة المقبلة للوقوف على مشكلات المستثمرين وإعمالهم في مجال النقل البحري والعلاقات التي تعوق عمل أداء غرف الملاحة بإعتبارها ممثلة لمجتمع النقل البحري في مصر**

أعرب السيد المهندس وزير النقل في نهاية اللقاء من مساهمة هذا اللقاء وأن حريص كل الحرص على تطوير عمل غرف الملاحة ومساندتها وأنه يعتبر الغرفة مستشار له يأخذ برأيها بإعتبارها ممثلة لمجتمع النقل البحري في مصر. وأشاد سيادته على أن كل ما عرض سيحصل على دعم وإعتماد وحده بعض الملاحظات سيستثنى بشأنها رأي الغرفة ومقترحاتها بشكل أكثر تفصيلاً. وفي نهاية اللقاء سلم السيد رئيس مجلس الإدارة درج الغرفة للسيد المهندس وزير النقل معرباً له عن شكره وشكر مجلس إدارة مكتباً لسيادته التوجيه والسداد. بإمرار الغرفة في إيمانها بمقترحاتها بشأن الملاحظات التي قدمها السيد المهندس وزير النقل تفصيلاً مثقلة في:

وأعرب تلقى الدعوة وجه السيد رئيس مجلس الإدارة الدعوة لإجتماع مجلس إدارة الغرفة لمناقشة أجندة الموضوعات التي سيبحثها خلال مقابلة السيد وزير النقل. وبالإضافة إلى أهمية هذا اللقاء بإعتباره هو اللقاء الأول الذي يجتمع أعضاء مجلس الإدارة بوزن النقل منذ توليه المسؤولية. وأن إهتمام السيد الوزير بقاء ممثلي الغرفة في هذا التوقيت يعد مؤشراً إيجابياً حرص الوزارة على مشاركة مجتمع النقل البحري وهو ما ركز عليه الوزير في توصياته بأن غرف الملاحة بأعضائها شريكاً أساسياً في تنمية النقل البحري. من عرض السادة الأعضاء عدد من الموضوعات والقضايا الهامة تم إعطاء أولوية لبعضها لعرض بقائه السيد الوزير.

سبقت السيد المهندس وزير النقل أعضاء مجلس إدارة الغرفة بترحيبه ورحابة وروح عالية وإهتمام وإهتمام بالغ بكل ما تم عرضه خلال اللقاء من قضايا وموضوعات تهم قطاع النقل البحري تتأهب على إرفاقها سادة أعضاء مجلس الإدارة.

بدأية بنشاط الغرفة وإنشائها وأهدافها وأهم ما حققته وما تلحق في تحقيقه لأعضائها. ثم عرض لأهم الموضوعات والقضايا الهامة:

• الإستشارة في مجال النقل البحري عمومياً وما يتخلله من شغليات. وأن كراسات الشروط الموضوعية والتي يؤخذ بها في مصر قاصرة ولا تصلح وأن هناك بيت خبرة عالية بها سابق أعمال ناجحة يجب النظر إليها في هذا الشأن.

• إعادة الفروع في منظومة إدارة الأزمات خاصة في مجال النقل البحري، وأن الأمر يحتاج إلى مساندة جهات قوية ذات إمكانيات ضخمة.

• ضرورة العمل على تقليل دور الجهات الوطنية التي شكلتها الحكومة ومنها اللجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة التي يرأسها معالي وزير النقل.

• أهمية تعزيز التواصل والزيارات المتقابلة بالنقل البحري عمومياً - قبل صدورها والمعمل بها - على الجوانب الفنية والتقنية بما (عبر اللجنة على سبيل المثال) - التراسل وإبداء الرأي بشأنها وفقاً لآراء الحكومة في هذا الشأن وأن إستقرار القرارات الصادرة وعدم التغير فيها يعد مصدورها بصفة مستمرة أصبح ضرورة تلزم ثبات واستقرار العمل بمجال النقل البحري فضلاً عن صدور القرار 1988/2011 من العديد من الجهات فتمت إدراجها لإجتهادات في التطبيق كما أن سبيلها في العمل بمجال النقل البحري عمومياً.

• إيجابيات البورتوكال المرفوع مع مركز تحديث الصناعة IMC والذي يعتبره مكتباً لمهابة الإستثمارات في مجال النقل البحري من خلال تمثيل الشركات العاملة في هذا المجال وفقاً للمعايير الدولية ومصادرها على شهادات الجودة: OHSAS و ISO وبرامج التدريب والإستشارات بدعم 85% من تكلفة من الخدمت وحتى 100 كل يورو.

• ضرورة إلقاء مبادرات ودعمها بالأسطول الوطني ليكون لها وقع كافة الجهات بجميع الهيئات بالنقل البحري بمصر لما تلحقه كل ما يتعلق بالأسطول الوطني وسبل تطويره وتذليل كل ما يواجهه الإستثمار فيه من صعوبات ومشاكل.

• تحقيق العمل بالقطاعات بين الحكومة وقطاع العاملين بالنقل البحري. وأثنى ضرورة الرجوع لفرق الإشراف الخاصة مع منح تراخيص مزاولة أنشطة النقل البحري.

• تشجيع الإبداع نحو تحسين الأداء: إلى محطت طرح الإستثمار ولكن بالأخذ في الإعتبار - كما هو متبع بمصر - العام - تخصص سمات General Public Area تخصص مراكز كرات

والجسور والأصراع وخلافة ولا يكون طرح لاصحات الأراضي بالكامل. ضرورة الإبقاء من رسوم تسجيل السفن أو أمر أصبح ضرورة في الوقت الراهن لجذب وتشجيع الإستثمارات في دعم ترقيم العلم المصري وتعمل عليها أطراف مصرية.

### أولاً: التوكيلات الاحلحة الاجنبية:

بأن الموضوع له جانبين:

#### الأول: التوكيلات المرفص لها والتي يمارس نشاطها بالفعل

وهي توكيلات تدعى إلى استقراء وإستمرار نشاطها وعدم تطبيق أي إستراتيجيات جديدة عليها خاصة وأن ما أثير حول ضرورة تقييد إرضاع هذه الشركات تكون ندية مشاركة رأس المال المصري فيها لا تقل من 51% مع حلول عام 2009 هو أمر لا يمكن خاصة وأنه يتعارض مع إتفاقيات وعقد تجارية ومالية أبرمت بالفعل وقائمة بين الشركات ومن هذه الشركات ما توجه إستثماراتها نحو تلك سفن ترقيم العلم المصري مطالبة لغيره السادة المصرية ويعمل عليها أطراف مصرية وهو ما يعود بالتعلق على الإستثمار الأجنبي.

#### الثاني: التوكيلات التي تطالب ترخيص لها بمزاولة النشاط

هنا وفاقاً لا تتسرع في التعهدات التي تقدمت بها الحكومة المصرية والإرتجاء بإتفاقيات منظمة التجارة العالمية وكما ما تتسرع في تسعير أو القوائم المصرية. نرى ضرورة إشتراط ألا تقل نسبة الإستثمار المصرية فيها من 51% من رأس المال.

#### ثالثاً: بيع أو خصخصة شركات محطبات الحاويات

هذه الإستثمارات ذات بعد إستراتيجيها إقتصادياً وشرفياً في هذا الصدد لفرح بعض المايير نرى ضرورة الحرص على توفيرها

1- المسمى إلى أن يكون في كل ميناء أكثر من شركة لتداول الحاويات، حتى لا يتحول نشاط تداول الحاويات في الأراضي من مركز القطاع العام خلال مرحلة زمنية مضيقية إلى مركز قطاع الخاص. خلال المرحلة المقبلة من المصنوع أن الصورة الثانية لا تحقق فستكون أسوء في أدائها ونتائجها من الصورة الأولى ما يستدعي ضرورة وضع ضوابط لعدم الوصول إلى هذا الشكل.

2- الحرص على ألا يساهم على هذه الشركات أحد ملاك السفن أو شركة ملاحية ذلك لضمان تحقيق العائد والتنافسية في التعامل مع الشركات المحلية الأخرى وتوزيع الأعمال على أن تستد الشركات متخصصة في تشغيل محطات الحاويات.

3- التذكير من سلبية التجربة في مصر القديمة "المستثمر الرئيسي" مع توافر الضمانات التي يمتدحها مع تحقيق محط الحاويات بعد الخصخصة ضمان مالية للبلاد تتناسب مع معدلات العالمية المحروقة وتزيد من العوائد التي يتم تحقيقها بالفعل مع ضمان تحقق مستويات مية في الإدارة.

#### خاتمة: اللجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة،

أرسلت الغرفة مشروع دراسة تتضمن مجموعة من المقترحات لتفعيل مهام وإنشطة اللجنة، وموازنة تفسيرية متكاملة بكل مهم من المهام المنصوص عليها بالمشروع، مع ترك الرأي لسيادة في تشكيل مجموعة عمل لدراسة ما تتضمنه المشروع من مقترحات أو وضع للمقترحات موضع التنفيذ.



رئيس

وزراء المالية والتخطيط

والأسكان والزراعة

في جولة داخل ميناء الإسكندرية

في اجتماع مصغر بالإسكندرية استعرض الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء خطط الحكومة في المرحلة المقبلة للخدمات الجماعية وتطوير الأداء الحكومي.

وأفترض رئيس المجلس - بحضور وزراء المالية، والتخطيط، والسياحة، والاستثمار، والإسكان، والزراعة، والتجارة والصناعة، والنقل، ومحافظة الإسكندرية، خلال جولة يمينية بالإسكندرية صعداً من المشروعات التي تهدف إلى خدمة أنشطة النقل البحري والسياحي.

كما أفترض رئيس مجلس الوزراء أعمال تطوير منطقتي الركاب السياحي بباب 10، وطريق شارع النصر للذي يربط بين، والواجهة الرئيسية، وتطوير كوبري محطة الركاب البحرية بتكاليف بلغت 13 مليون جنيه.

أشتمل المشروع على إعادة تخطيط الطرق والمسارات داخل الميناء، وفصل المنطقة السياحية عن ساحات الضائع وإنشاء مبنى حديث الميضية وأباراتر لخدمة سفن السياحة التي تصل إلى الميناء، وبلغت تكلفة المشروع 15 مليون جنيه حيث استقبل الميناء 130 سفينة تحمل 100 ألف سائح في العام الماضي فقط.

وأفترض رئيس مجلس الوزراء - والوزراء أعمال ردم هاويس المحمية وإنشاء لفة وسحارة لربط ترمه المحمية بالبحر المتوسط، مما يضيف مساحة أرضية للميناء تبلغ نحو 40 ألف متر مربع، ويربط الجزيرتين الشرقي والغربي من الميناء للقضاء على الاختلالات المروية ويسهل حركة نقل البضائع داخل الميناء.

وتفقد رئيس مجلس الوزراء الأعمال الجارية تنفيذا داخل الميناء التي شملت بناء أسوار بطول 4200 متر، وإنشاء ساحات بمساحات 150 ألف متر مربع، واستكمال إنشاء الموانئ الإنشائية بميناء الإسكندرية والصفيحة، وأعمال تطوير المنطقة الغربية بالميناء، وإنشاء مدخل خاص بالشاحنات بمساحة 54، وتطوير منطقة باب 27 الرئيسي لمنع الاختلالات المروية. وقضت رئيس مجلس الوزراء حصر الأساس لبنى الإدارة الإنشائية الجديدة الذي يضم مقر مركز التخطيط لمناطق مشغلي الإدارة الإنشائية للميناء، ومغشى كل المصانع والشركات العاملة بالميناء، ويتم ربط المركز بشبكة معلومات حديثة بالميناء بتكلفة قدرها 20 مليون جنيه، ومن المقرر أن ينتهي العمل به في سبتمبر المقبل.

وتفقد رئيس مجلس الوزراء مبنى هيئة الميناء ومركز العمليات وإدارة الأزمات ومقاعة للمؤتمرات ووضع مركز العمليات وإدارة الأزمات منظومة مراقبة إلكترونية بالكاميرات لجميع مناطق الميناء ومركزاً لاجتماعات أعضاء الميناء من خلال نظام الإدارة الإلكترونية دون الحاجة إلى التدخل إلى السلطة البحرية، وتبلغ تكلفة المشروع 45 مليون جنيه، ومن المتوقع إفتتاحه في شهر سبتمبر المقبل أيضاً.

أكد الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء أن ميناء الإسكندرية شهد خلال السنوات الثلاث الماضية تطوراً جذرياً سواء على مستوى البنية التحتية أو لباياني وإدارة الإنشائية للميناء بما يحقق نمواً كبيراً حركة التجارة الخارجية في مصر إضافة إلى تطوير محطة الركاب البحرية لتشجيع السياحة وإنشاء محطة متكاملة حديثة لربط الميناء بخطوط السكك الحديدية ومنها القاهرة والفيوم.

وأضاف رئيس الوزراء أن منظومة النقل في أحد محاور التنمية في المرحلة المقبلة حيث تشهد تجارة مصر الخارجية زيادة مستمرة بلغت 30% العام الماضي ويتوقع أن تستمر في السنوات المقبلة ولابد من استبعاد هيئات الموانئ وشبكات الطرق لخدمة الزائدين، وأكد نظيف أن موانئ مصر تستقبل 3.5 مليون حاوية في العام ويمكن زيادتها إلى 8 ملايين حاوية في أقرب وقت مع رفع كفاءة عمليات التناول كما تهدف الحكومة إلى تنمية تجارة الترانزيت كما تهدف إلى أن تشكل تجارة الترانزيت ما بين 60% إلى 70% من حجم التجارة المصرية، وأضاف الدكتور نظيف أن ميثاق الموانئ يمكن أن تتحول إلى هيئات رياح.

وصرح المهندس محمد منصور وزير النقل بأن رئيس مجلس الوزراء افتتح أمس مشروع المجر السياحي الذي يشمل على إقامة بناء محطة الركاب السياحية وتطوير الأرصفة الخاصة بها والخدمات، والكوبري الموصل مباشرة إلى المحطة، والطرق، والبنية التحتية والتشطيبات الخارجية لمحطة الركاب بالميناء، بالإضافة إلى أعمال الطرق الشرياني الذي يضم نفق الضمة والمرافق بطول 1.2 كيلومتر ويعرض 6 حارات مرورية باتجاهين، مما يحقق فصلاً للمناطق الإدارية بالميناء عن مناطق الساحات والمناطق المخصصة لتداول البضائع وتحقيق سيولة الحركة.

وأشار إلى إعادة تأهيل شاملة للمباني التابعة للهيئة والمصالح الحكومية وعددا 25 مبنى، وإنشاء مجمع حديث لخدمة المستثمرين ورجال الأعمال على مساحة 16 ألف متر مربع بتكاليف بلغت 60 مليون جنيه.



شركة الاستئجار والتأجير العقاري والبناء والتشييد

إبراهيم في مجال تداول الخاوياب في جمهورية مصر العربية والخاتمة على شهادة نظام الجودة Q.M.S 2000 - ISO 9001

قائمة الدخل عن الفترة من 1/7/2004 حتى 31/12/2005

قائمة المركز العالي المعدلة في 2005/12/31

[illegible]

قائمة الميزنات المالية المعلقة في 12/31/2005			
2004/06/30	<b>البيان</b>		2005/12/31
309572 (200940) 49042	<b>الأصول طويلة الأجل،</b> الأصول الثابتة مجموع الممتلكات مطروحات تحت التقييم		349287.00 (211138) 8433
77049	إستثمارات في أسهم شركات أخرى		81049
17626	أصول غير ملموسة		17051
252349	مجموع الأصول طويلة الأجل		244682
28982 12005 85895	<b>الأصول المتداولة</b> المستوفون مطلوب (بعد خصم المخصص) خصومات مدينة مختلفة		30762 11238 88962
90654	إستثمارات مالية متداولة		28824
217536	مطلوب بالبنوك والصدوقي		76392
	<b>مجموع الأصول المتداولة</b>		236178
30707 20936 216221	<b>إلتزامات متداولة</b> المخصصات مدين خصومات بالتحفظ مختلفة		25199 12361 158137
267864 (50328)	<b>مجموع الإلتزامات المتداولة</b> رأس المال العامل		195697 40481
202021	<b>إجمالي الإستثمار ويتم تحويله</b>		285163
123000 64066	<b>حقوق الملكية</b> رأس المال المدفوع الإحتياطيات صافي الربح		123000 64065 83143
187066	<b>مجموع حقوق الملكية</b>		270208
5346 9609	<b>الألتزامات طويلة الأجل</b> فروض من البنوك خصومات دائنة أخرى طويلة الأجل		5346 9609
202021	<b>جمالي تحويل الإستثمار</b>		285163
2005/12/31			
2005/12/31	<b>البيان</b>		2005/12/31
116326	صافي التغيرات النقدية من أنشطة التشغيل		66784
(20376)	صافي التغيرات النقدية من النشاط الإستثماري		(1728)
(82253)	صافي التغيرات النقدية من النشاط التمويلي		(79322)
13697	صافي التغيرات النقدية خلال العام		(14262)
76957	رصيد النقد في يد العميل		90654
90654			76392

ملحق بالرسالة العامة للجمعية القوافل المالية في 2003 / 12 / 31

[illegible]

24. Answer: A

[illegible]

# مؤتمر المجلس الأعلى للمعوقين الإسلامي

بقلم/ عبد السلام السيد أحمد

عقد بالقاهرة المؤتمر الإسلامي الثامن عشر للمجلس الأعلى للشئون الإسلامية تحت رعاية الرئيس محمد حسني مبارك، وقد شارك في المؤتمر علماء ومفكروا الإسلام من 77 دولة عربية وإسلامية وأجنبية حيث جرت مناقشة مشكلات العالم الإسلامي وعلاجهما في ظل العولمة، ونظرة مستقبلية نحو الصناعة والتجارة الإلكترونية بين دول العالم الإسلامي، وأثر العولمة على النظام الدولي. وكان من أهم الآراء والإقتراحات والتصريحات التي دارت في جلسات المؤتمر،



فلنستعمل على أن الدول الإسلامية تفرق بتكوين المرأة، ويرى أن الخروج من تبول قضية المرأة يتطلب العودة إلى المصير الإسلامية الصحيحة التي أنصت للمرأة ومكانتها.

## توصيات المؤتمر

أصدر المؤتمر توصياته ومن أهمها:

• إكراه لكل منصف عليه في رد الإحصاء وإعتماد تلك معاهدة مشروعة

• مفهوم الجهاد في الفكر الإسلامي لا يقتصر على رجل يمشي الجهاد الأكبر وهو جهاد النفس، والجهاد الأصغر وهو القتال بين الديوش النظامية.

• رفض إزواجية المعايير بالنسبة للشعوب التي تطلب بحق تقرير مصيرها، وهذا الإزدواجية في تطبيق حقوق الإنسان.

• إدانة وسائل الإعلام التي تنص إلى العنصرية والبيانات.

• مناشدة الدول الإسلامية العمل على استصدار قرار من هيئة الأمم المتحدة بضم كل دول العالم بإتخاذ الإقرار بمعضلتها.

• رفض الدول الإسلامية القرارات الجائرة التي تتخذ ضدها.

• تنهض المرحض بشأن المنظمات والهيئات غير الحكومية التي تعمل في مجال الدول الإسلامية.

• دعوة الدول الإسلامية إلى زيادة الاهتمام بالمنظمات الإسلامية التي تعيش في الخارج، وتنظيم ملاقاتها بالأمم الإسلامية.

• مضاعفة الجهود في البحوث العلمية التطبيقية عن طريق مضاعفة الميزانيات المخصصة للاستعانة بخبرات الدول الأجنبية التي سبقتنا في هذا المجال.

• تطوير نظام الشؤون الإسلامية الذي يتبعه لشخص من صور المعاصر وقاطبة المعروفة في العالم المعاصر.

• إزالة العوائق والقيد التي تواجه التجارة الإلكترونية بين دول العالم الإسلامي.

• إدانة كل المحاولات التي تقوم بها بعض منظمات الأمم المتحدة لفرض أشكال جديدة للإمارة تختلف الإسلام والشرائع السابوية كافة في مفهومها وعلى أسسها الشذوذ الجنسي.

\*\*\*

## المختلة

### ورقة عمل

قدم مجلس الوحدة الاقتصادية العربية في المؤتمر ورقة عمل بعنوان: السوق الإسلامي المشتركة بين الدول والواقع ومقومات قيامها، تضمنت الموضوعات التي تفرش إقامة السوق الإسلامية المشتركة ومنها انتشار الفقر وتبني مستويات المعيشة في كثير من الدول الإسلامية، وإعتماد هذه الدول على الدول الصناعية بشكل واسع، جانب خدم قنوات الاتصال والمعلومات في منتجات الأسواق الإسلامية، ولك بالإضافة إلى مشكلات العجز المزمن في الميزان التجاري الكثير من الدول، وإرتفاع هذه الدول، وإرتفاع مديونياتها الخارجية والدخالية.



وأكد الدكتور أحمد جويلى أمين عام المجلس صيغة إقامة السوق الإسلامية على أساس التكامل الإقتصادي بين الدول الإسلامية بالروح التقليدية، ويرجع ذلك إلى تباين هذه الدول جغرافيا وثقافتها في مستويات الدخل والمعيشة ونمو الإقتصادي، إلى جانب تباين سياساتها الإقتصادية ومفاهيمها عن العالم الخارجي، وأن قيام السوق الإسلامية المشتركة يكسب دولها قوة تفاوضية في العلاقات الاقتصادية الدولية، بجانب الاستفادة من الموارد البشرية الوفيرة وتحويلها من الكم إلى الكيف عن طريق التطعيم والتأهيل والتدريب بما يمكنها من الحصول على شروط أفضل من التجارة الدولية، خاصة وأن السوق الإسلامية تتناسب ولحاجيات الإنتاج والموارد.

### القطاعات الخدمية

من أهم مآثر في الخدمات الخدمية. ورفض الدكتور جويلى التمييز معتمداً على عامل العنصرية البنيانية - في الرسوم المسمية - لرسل على الله عليه وسلم بلها جزء من مخطط للصناعة للإسلام، ويصفها بالظلم والإرهاب، وأن الأيدي العقيمة يجب أن تستقرز المسلمين وتعميق القتال والكرامية المتأخرة بين شعوب العرب والعالم الإسلامي مما يدفع إلى عدم اللجوء إلى القتال والتفاهم على جميع المستويات السياسية والدولية ومنظمات المجتمع المدني.

• عند الدكتور محمد فؤاد البرازي رئيس الرابطة الإسلامية في النمساو القضاة الفاضلة بالمسلمين في أوروبا - ولكد على أن أشهر المشكلات تتعلق بعدم الإعتبار بالدين الإسلامي على المستوى الرسمي مما يؤثر تأثيراً سلبياً على حقوقهم وعدم توفر الصيانة الدينية الحامية لهم.

• أكد الشيخ تيسير التميمي قاضي قضاة

## الأمريكي وزيته.

• أشار الدكتور عبد العزيز التويجري مدير عام منظمة الأسييسكو إلى أن الإزدواجية تلعب دوراً في تهيمش العالم الإسلامي نظراً إحتكان عدد من الدول حق التملك في مصاص يقي دول العالم.

• أكد الشيخ أبو بكر أحمد أمين عام جمعية علماء الهند إلى أن صفة التزنية والتطعيم في العالم الإسلامي المعاصر ما هي إلا نظام تعاليم مقتبس من المدينة النبوية، فرستة الإلهة والاستعمار ما أدى إلى تفلخ الآلة الإسلامية تفلخ لموسم.

• وأشارت الدكتورة فزينة الشحواوي أمين عام المنتدى الأوروبي للمرأة بجنيف إلى أن حقوق الإنسان والإختلاف في المفهوم الإسلامي حرية المرأة وحقوقها في المفهوم الأوروبي، ويعد إلى عدم تجاهل الدولة، وأخذ الإصطلح منها وبما يتعارض والقيم الإسلامية.

• شدد الشيخ كريمة صبري رئيس المجلس على ضرورة عدم الخلط بين الإرهاب والمخافة الشعبية لأن الخلط بين الموضوعين تعتبر أمراً خطيراً يدفع إلى تنهية صورة المخافة المشروعة التي تعتبر حق لكل شعب.

• يقع تحت الإحتلال.

• أكد الدكتور إبراهيم هزفي أستاذ الفلسفة بجامعة القاهرة على ضرورة تطوير الصناعة حتى يتمكن العالم الإسلامي من مواجهة مخاطر العولمة، والاعتماد بالتعليم.

• أوتبع أبو عبد الله عاكف الله وزير الشؤون البغية أثر العولمة ومخاطرها في المجال السياسي والإقتصادي، وما هي إلا إدمع حركة للأمة، ودعا الأمة الإسلامية للعمل من أجل إقامة سوق إسلامية مشتركة.

• بجانب التعاون بين الشركات الصناعية الكبرى في العالم الإسلامي لضمان تحقيق الأمن الغذائي والأمناء، والتي في المجالات الصناعية والتجارية تحقيق التنمية.

• ألقى الشيخ عبد الستار بوريانة المفتي العام ورئيس الإدارة الدينية بكاراخستان

المصر، على

الربيع المعاصر

والإسلام

في جمهورية

كاراخستان

فسي ومن

المولة، وأكد

على ضرورة

غوبة الجانب

الإسلامي

في الثقافة

وسائل الإعلام

• طالب الدكتور محمد حنن زرقون وزير

الإسلامي من جنودها، والوقوف وقفة

صداقة مع أنفسنا لأننا كمشكلين مسئولون

عما أصابنا من ضعف وبذلك أوصى إلى

سيطرة الغرب علينا.

• أشار الدكتور أحمد هليل وزير الأوقاف

الأردني السابق إلى أن السعي الدائم لتحقيق

الغايات التنموية على إختلاف أنواعها يعتبر

ركنا مهماً ومقرباً رئيسياً لقيام المجتمع

الإسلامي.

• أكد الدكتور محمد علي الهويدي (فنان)

على أن أهم ما تسعى إليه العولمة لتحقيق

هو مصانرة إرادة الشعوب، وفرض الهيمنة

الثقافية والإقتصادية والسياسية.

• أشار الدكتور محمد علي التفسيري

(إيران) إلى معاناة العالم الإسلامي أشد

المعاناة من العولمة التي يحاول الغرب من

طرقها تحقيق أهدافه المصلحية، بجانب

السيطرة على مفاصل الدولة، والهيمنة

المعركة والإقتصادية والثقافية.

• أوتبع الدكتور عبد السلام العبادي

رئيس جامعة ال البيت بالاردن أن اليات

العولمة حمائية بطبيعتها، وتكمن القوة

في إستخدامها سواء كان ذلك للأغلب أو

الغني، وتعتبر الفضائيات العربية نموذجاً

سبياً لتأثير العولمة في الدول الإسلامية.

• أكد الدكتور عصام البشير وزير الأوقاف

السوداني على أن التخيرات الخاصة

بآليات القرار الخاصة بالجهاد تبين في

إظهار المسلمين ميمر أقرب إلى البيرية

والوحشية.

• عرض الدكتور إبراهيم أبو سعد رئيس

مجلس إدارة المنظمة الإستراتيجية لتفكير

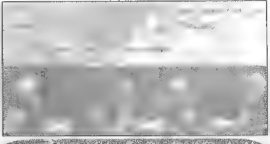
الإستراتيجية وثيقة البنية التي تشمل عنوان

أندولة في ظل العولمة بين بريق الوعود

وحقائق الإختلال، وأكد على أن العولمة

ظاهرة جديدة تسمى لتغيير العالم، وإمادة

فكره وتربيته، ويومس ملاحقه ونظائر



الخطوات الختامية من أعمال الاجتماع الأكبر

# سعر الدرع البحري



منذ حدوث الكارثة القومية، وأول: منذ حدوث الكارثة البحرية الدولية لعبارة «السلام ٩٨»، ظهرت اجتهادات وتفسيرات عديدة ومتباينة عن المادة 258 من القانون التجاري البحرية رقم 8 لسنة 1990، من قبل بعض الزعماء المحامين الإجماع، وكذلك المسائل أو نصوص المواد الخاصة بدعوى المسؤولية في عقد النقل البحري للمسافرين، وحدود هذه المسؤولية ونوعها، كما ثار الجدل حول قيمة التعويض وأساسه القانوني. فضلاً عن إشكالية القانون الواجب التطبيق، سواء كان قانوناً أو اتفاقية دولية أصبحت قانوناً داخلياً ... الخ.



**عادل عبد المعطي**  
محامي بالاستئناف العالي  
ومجلس الدولة

لأيا منها التمسك به؛

(أ) سوء السلوك الإداري من جانب الناقل (الخطا المتعمد أو الخطا الغير مقصود ... الخ) ، وقد أقيمت عنه بجلاء المادة 1/4 من معاهدة بروكسل لسنة 1961 بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل الركاب بطريق البحر، إذ قالت بأن الناقل مسئولاً عما يحدث من ضرر بسبب الوفاة أو الإصابة الجسيمة لأي مسافر، إذا كان الحادث الذي نتج عنه الضرر قد وقع أثناء النقل بسبب خطأ أو إهمال الناقل أو مستخدميه أو وكلائه وهم يعملون في حدود وظائفهم، وبمقتضى المادة 2/4 من ذات المعاهدة، وفي ما رأت نافذة في مصر اختياراً من 1965/6/4 لنظام النقل الأعمال محروفاً إلى أن يثبت الناقل العكس إذا تتيحت لهواة أو الإحصائية البديلة عن أو بسبب غرق السفينة أو إصطدامها أو حريقها أو انفجارها أو حريقها، وفي غير هذه الحالات ويلقى لخص المادة 3/4 من المعاهدة على وجه إيجاب كما هو إهمال الناقل أو مستخدميه أو وكلائه يقع على العكس (روية المسافر المتولي أو الخطأ في بيته) ، وهذه الحالة اللبائية التي يفتق فيها الناقل عن الاستعانة بالتمسك من تحديد مسؤليته، قد نصت عليها أيضاً كل من معاهدة المئتمنة بنقل الركاب واستمتمت بها لعام 1974 (مادة 13)، واتفاقية لندن لسنة 1976 في شأن تحديد المسؤولية عن النقل البحري (المادة 4).

(ب) حالة الإلتزام في تعويض بغير مقدار التحديد القانوني لمسؤولية الناقل (المادة 258/1) من قانون التجارة البحرية المصري.

(ج) حالة الضرر الناشئ عن تجميع البضائع إذ مثل ذلك الضرر يتحقق أن يفيض كاملاً وفقاً للقواعد العامة.

**ثانياً: نعود إلى الأساس الذي بمقتضاه قام المشرع المصري بتحديد مبلغ التعويض الوارد في المادة 258 من قانون التجارة البحرية، وفيه نرجع إلى الأعمال التحضيرية السابقة على صدور قانون 90/8، وإطلاع على التقرير المقدم لرئيس مجلس الشعب في تاريخ 27/3/1990 من رئيس اللجنة المشتركة من لجنة الشؤون الدستورية والتشريعية ومكتب لجنات النقل والواصلات والشؤون الاقتصادية - قد بين فيه الأساس الذي بمقتضاه تم تحديد مبلغ التعويض عن وفاة المسافر بـ مائة وخمسين ألف جنيه مصري، التي ذكر فيه بعض مبررات القانون، قد نظم تلك الأضرار وخبرتها والإجراءات كل من الناقل والمسافر. كما حددت البنية التي يحكم بها على الناقل في حالة وفاة المسافر أو إصابته بما لا يزيد على مبلغ مائة وخمسين ألف جنيه. ويجوز الإلتزام في زيادة هذا المبلغ، وكذلك شرطها بزيادتها الخاصة بها، وقد تبين لجنه أن مقدار الذي يعلق مع ما قرره الشريعة الإسلامية في شأن النفس، حيث حددت آثارها بدينار من الذهب، أي ما يساوي مائة وسبعة وعشرين ألف جنيه، هذا ما ذكر في تقرير اللجنة المشتركة حيث (صفحة 9)، لكن، ماذا يكون السعر حالياً والبالغه للصيرير لألف دينار من لأعفاء؟**

**ثالثاً: اتفاقية لندن لسنة 1976 في شأن تحديد المسؤولية عن البديون البحرية ومقدار الحدود التعويضية لهذه المسؤولية،** قدرت معاهدة لندن الحد الأقصى للمسؤولية عن البديون الناشئة عن الأضرار البدينية والمواة لتجهيز المسافرين بمبلغ 46666 وحدة حسابية مصرية في عدد المسافرين والسفينة للسفينة صفا لشهادة بعدد الركاب التي تحملها، وبشرط عدم تجاوز المبلغ 25 مليون وحدة حسابية، وذلك من كل حادث على حدة. بعداً التحديد إذ أن تحويله إلى الدولار الأمريكي سيكون ما لا يقل عن 65332 دولار، وبمعدل ما يقارب 375661 وحدة جنيه مصري، وهذا الأساس الذي اقضى لهذه المسؤولية يكاد يمتنع التحديد الخاص باتفاقية لعام 1974 (الاتفاقية الصليبية غير معلنة) وذلك طبقاً لتفسير أحكام محاكم استئناف الإسكندرية مؤخراً. وقد عرفت اتفاقية لندن للمسافر بحراً بقة، وكل شخص موجود على السفينة بمقتضى عقد

وقيل أن يتوسع حقيقة هذه المسائل القانونية السادة القراء بشكل مبسط وعلى ما توصلنا إليه من رأي، فبعد الإشارة إلى أن النقل البحري كمند أنشطة معاملات التجارة البحرية، يتسم بتعقيد العلاقات بين المشتغلين به، فمن الممكن أن يصعب أن منهم دائماً على بعض هذه العلاقات ومديتها في البعض الآخر. وبالتالي فهذا النشاط التجاري البحري ذات طبيعة خاصة، حيث استقرت كافة الأنظمة القانونية والفقه الدولي البحري ومذاهبه على تدعيم مهجر السفينة أو الناقل البحري، عند انعقاد مسئولية المدنية عن دين بحري، وذلك بعدم خضوعه لتقدير التعويض الكامل، بل جعلها مسئولية لا تتعدى حدود معينة، بحيث لا يجوز مطالبة هذا الجهد بالتعويض ما يزيد عنها، حتى ولو كان الضرر يزيد من هذه الحدود... هذه هي القاعدة التي يلجأ إليها من هذا خاص بقوانين النقل وخاصة القانون البحري، حيث يعد هذا الحد من الحدود من إحدى أسس الذي يقوم عليه، ألا وهو مبدأ المسبباً تحديد المسؤولية.

وما سبق، يعد مدخلاً لمعرفة القانون الواجب التطبيق، وبقيمة وسعر التعويض المفروض أن يطبقه القارئ (روية المسافر المتولي أو المسافر في بيته)، وذلك بعد تحديد مسؤولية الجهد أو الناقل المدون.

نأتي بعد ذلك إلى القانون الواجب التطبيق والذي يحكم موضوع دعوى المسؤولية وتحديد ما ربيعة التعويض، هل هو قانون التجارة البحرية المصري، أم الاتفاقيات البحرية الدولية التي انضمت إليها مصر، وأصبحت قانوناً نافذاً ومن ثم يكون واجب التطبيق، وبما هي في القوانين الداخلية الأخرى، ولذا فالتحريص على الاتفاقين أمرتان في مسألة أساسية أو خفض تفسير نص مادة معينة، فأياً من هاتين الاتفاقيتين يكون ملزماً ووجب التطبيق وبالأداء، ذلك لأن الإشكالية المطروحة حالياً بين بعض السادة القانونيين بعد حدوث الكارثة البحرية الدولية والمعاراة لعام 98، يدور حول مسألة إيجابها نافذ قانوناً، هل تطبق اتفاقية أثينا لنقل الركاب بحراً بتحديداتها لعام 1974 والتي انضمت إليها مصر وأصبحت نافذة اعتباراً من 1/16/1992، وكان ذلك الإضمار قد تم بعد كارتة صالمة ككبوسية الروية 23/12/1991، وقد صدر قراران التحريص على الروية رقم 1990/8، هل تطبق اتفاقية لندن - وكتبت - وبإحدى التشريعي الأولى بعد الفراغ التشريعي المساهلي، هل تطبق اتفاقية لندن لسنة 1976 في شأن تحديد المسؤولية عن البديون البحرية، والتي انضمت إليها مصر بموجب قرار رئيس الجمهورية رقم 150 لسنة 1986، والمعلوم بها إقراراً من 1/7/1988 ؟

ألا ما سوف نوضحه فيما يلي:

**أولاً: المادة 1/256 من قانون التجارة البحرية نصت على أن:**  
"يسأل الناقل عما يحدث من ضرر بسبب وفاة المسافر أو ما يلحقه من إصابات بدنية إذا وقع الحادث الذي نشأ عنه الضرر خلال تنفيذ عمل الناقل" ، ومطابق مسؤولية الناقل يتناول في إخلاله بإتمام ضمان سلامة المسافر بل ويكفي الناقل أن يحدث نشأ عنه الضرر سواء كان ذلك بسبب خطأ أو إهمال منه - قد وقع خلال تنفيذ عمل الناقل.

والمادة 258 من قانون التجارة البحرية حددت الحد الأدنى لقيمة التعويض الذي يحكم به على الناقل البحري (الرحيل) بمائة وخمسين ألف جنيه مصري في حالة وفاة المسافر أو إصابته، ويجوز الإلتزام على زيادة هذا الحد (م 258 ق ت بحري).

ولكن ماذا لو ثبت أن هذا الضرر نشأ عن فعل أو إمتناع من الناقل أو من المجزء، أو من يمثلها كركاب السفينة، بقصد إحداث الضرر أو بعدم إقتراح مصحوب بأدراك أن ضرراً يمكن أن يحدث (المادة 259 ق ت بحري) ، ومثال لذلك عدم قيام الناقل البحري بتفقد أحد الإلتزامات الرئيسية التي فرضها قانون التجارة البحرية أو الاتفاقيات الدولية، وهو الإلتزام بموجب حمل السفينة صالحة للملاحة (المادة 214 ق ت بحري، والمادة 1/3 من قواعد لاماي فسي وهذا الإلتزام يتسم بدوره في تفسير هاتين المادتين المذكورتين، ليصل إلى درجة أن تمكن إحداهن المحاكم الإيطالية لعام 1913، بتعويض من إحدى السفن الإيطالية كانت غير صالحة للملاحة، لأن أحد مهندسيها البحريين لم يكن قد إلتفت مرة توبير معين تقترضها الوالد إلتزامية، والإجابة على السؤال السابق طرحة، هو أنه لا يجوز لناقل البحري في هذه الحالة التمسك بتحديد المسؤولية، وبالتالي فإنه يستحق التعويض عما سافرته مناصباً في بيته أو روة المسافر بلطفي من المطالبة بكامل التعويض وفقاً للقواعد العامة. وهذا ثلاث أحوال مستتة من التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري أو تابعيه، ولا يجوز



خامساً: وأما ولتوقع من القضاء المصري أن يعدّو جنود قضاء محكمة استئناف الاسكندرية، وأن يلقوا بديكوتوكو لجان التحقيق أثناء عام 1976 على الرغم من عدم تفاديه من مصر، وهو فيمر عن التحقيق العقلي الفيرك الذي اشرفه إلى من مكنته القانونيين من الحياة حيث ألقوا بتفسيراتهم ومطعمي، يجمع بتحويل الفيرك الذهني إلى وحدة حقوق الضامة SDR، وهو ما يأتدو به حايا سندوق الدليل التابع للأمم المتحدة، ثم يحوّل بعد ذلك إلى الدلال الأميركي، وبما أنه إلى الحيا المصري.

فسلطان عن أن نسر التفتيش الوارد في إقتانبة التحقيق بطريق تقريباً عن التفتيش الوارد في إقتانبة لندن لسنة 1976 في نفس حيدج المصلحة عن الدين البحرية المصرية، ألقوا التفتيش لندون، والتي قررت التفتاح بطريق وحدة الضامة الضامة مباشرة، حيث أن التفتيش لندون لم يفتد له، وهو كما نكره سلفاً، وبذلك تكون هذه المسألة قد حسست لاند على أساس قانوني سليم، وبقي إلى التحقيق العقلي والمقتضي، ذلك أن كل من هاتين القوانين (1974 في مستهنا الأصيلية والندون 1976) أمرتني بعد دخلنا في التشريع

صاحبه حيا لجانا ت

[illegible]

وبإعلان إن اتفاقية أليتا لنقل الركاب لعام 1974 هي نسختها الأصلية في أليتا، في الولاية التطبيق على حالة ضحايا الطائرة، ومصر انضمت لها بموجب إيداع التصديق بالإنضمام إليها، 18/10/1991، وأصبحت هذه الاتفاقية نافذة في مصر اعتباراً من 16/1/1992، في بعد الانضمام لاتفاقية لندن 1976، ومسود قانون البحرية المصرية لعام 1990: بذلك تكون هذه الاتفاقية (أليتا 1974) أدخلت في التشريع الوطني وأصبحت قانوناً مرصداً نافذاً طبقاً لمبدأ الدستور. وقد باشر المفوض المصري بالإنضمام إليها في يوم عيد ألسنة الكاسيسرية كما ذكرنا.

وقد أنت على إتفاقية أخذ عدة تعديلات على النحو التالي:

2- بررئوكول ١٩٩٠م: تتفحج اتقافية الينا المتعلقة بنقل الركاب وامتعهم  
منذ ١٩٧٤م، قد فطست مصر الزحام الى بررئوكول الى ١٩٩٠م (البري في ١٩٩٠م/٢٩/٣)، دون بررئوكول ١٩٧٤م. في الزحام الى تهيئ بررئوكول ١٩٩٠م ياته قد في ١٩٩٠م  
من مبلغ التعويض، إلا أنه من المؤسف عدم ففاده دوايا، حيث لم تتضم الى سوى أربع دوايه  
تستاع الى الخلق في مصر وفي اتقافية ١٩٧٤م في نسختها الأصلية بمعلم من معلمة  
بعض الراتك الامهم، واضعافا غير متفهم، وبذلك فاضل لعل وتوقفت من الضراء  
الضراء



# أسن الحاويات في نقلها حول العالم

الصغير في الأسن الحاويات التي تنقل البضائع من وإلى موانئها، ما الذي يجعلها من أهم وسائل النقل في العالم؟ وما الذي يجعلها من أهم وسائل النقل في العالم؟ وما الذي يجعلها من أهم وسائل النقل في العالم؟

على بيانات الشحنات التي ترد لهم بواسطة الشاحنين دون أن يراجعوا حقيقة الشحنات بأنفسهم. ومن الواضح أن تطوير أمن الحاويات لا يمكن ببساطة أن يعتمد على إجراءات الأمن داخل الموانئ فقط، فكل سلسلة تداول الحاويات من نقطة شحن الحاوية بالبضائع في جهة إصدارها إلى وصول الحاوية إلى مقصدها الأخير معرضة للعبث ولتتحدى بضعة هؤلاء الذين يرغبون في استغلال ضعف دفاعاتها. وأي طريقة لتطوير الحاويات لابد أن تشمل جميع حلقات هذه السلسلة من بدايتها إلى نهايتها. ويعتقد الخبراء أن أهم جزء من الحل يكمن في إيجاد نظام أممي لسلسلة تحركات الحاويات عبر البحار. وأهم ركائز هذا النظام هو وجود شخص موثوق به يتمتع أممياً ليكون مسئولاً عن تحقيق الأمن في كل حلقة من حلقات نقل الحاويات ويكون على إتصال بأشخاص الأمنيين الآخرين في المواقع الأخرى. وهذا النظام الأممي يجب أن يكون موحداً بحيث يتم تنفيذه في جميع مواقع نقل الحاويات. وبهذا تكون الثقة التي يثق عليها أمن الحاويات مصدر قوة بدلاً من أن تكون مصدر ضعف. وتظل اللقطة البحرية، لدولية IMO لأصحاب أسسها في تنسيق الجهود وتقديم اللجان بشأن الأمن سواء في الموانئ أو في أمن البضائع لنقلها بحراً. وبمثل هذا الإطار الدولي ضروري لزيادة التكامل والتعاون حول العالم.

بحراً شديد التعرض للمخاطر. فالقراصنة البحرية صارت تشكل إتهاماً متزايداً في الأوساط المادية، ولا يستبعد استخدامها كوسيلة للأعمال الإرهابية. ومن المعروف أن أي اضطراب في نظام النقل البحري الدولي سيؤدي إلى عواقب اقتصادية وخيمة.

## المسئولية

حالياً لا توجد جهة واحدة يمكن أن تكون مسئولة عن حل القضية المعقدة وهي مشكلة تحقيق أمن نقل الحاويات بحراً، تستطيع وضع وتنفيذ مبادرات وحلول لمواجهة المشكلة. وقد تم وضع عدة مبادرات خلال الأوساط القليلة السابقة ولكنها لم تأتي بشمار، لأن هذه المبادرات كانت تعتمد على عنصر الثقة الواجب توافره في جميع الأطراف المتعاملين مع النظام. ولماذا كان زاماً للجهود التي وضع نظام أممي قوي من داخل الصناعة نفسها.

وفي مواجهة أمن الحاويات نجد طيبة التقدير وكثرة الأيدي المتداولة للحاويات في الصناعة نفسها. ففي حلقات تداول الحاويات نجد أن البضائع عادةً ما تنتقل بين الأيدي المختلفة القائمة بالعمل، فهي تنتقل من الجهة المصدرة إلى الناقلين عبر إلى ميناء الشحن ثم القاطنين بشحنها على السفن ثم نقلها بحراً إلى القاطنين بترفيغها من السفن في موانئ الوصول ثم نقلها برا إلى الجهة المستمثلة. وعلى الرغم من التعقيد من عدم اليقين بالرسائل تكون محدودة حتى بالنسبة لمتلقي الموثوق بهم. وحتى هؤلاء قد يجدوا أنفسهم ناقلين لبضائع غير قانونية، معتمدين، كالعادة

لكنها اختلفت في تحقيق النجاحات المرجوة منها ولزلات الوضع يحتاج إلى الكثير من الجهد والعمل.

## الموقف الحالي

تاريخياً، كانت وسائل التحقق من قيمة أي رسالة مشفرة في حاوية في ميناء شحنتها - لتقدير أجور شحنتها - كانت تعتمد على مراجعة المستندات الخاصة بها. وكانت الضمانات التي تخص الناقلين الموثوق بها من ذوي السمعة الجيدة، كان يسمح بمرونة ما لم تظهر اختلافات في الأوراق والمستندات الخاصة بها. ولم يكن هناك حاجة لحوالة الذين عليهم تقدير أجور الشحن أن يتحققوا من محتويات الرسالة أو يعرفوا مصدرها أو الجهة المرسل إليها. وقد كان يكفي الإعلان عن أنها بضائع عامة أو FAK (FREIGHT ALL KIND) في بيان شحنة (MANIFEST).

وإذا كان تحميل الترميم الجرمي هو الهدف للتحقق من محتويات الحاوية عند شحنها على السفينة وعند وصولها لميناء الوصول فإن الأسلوب الجاري يُعرفه محتويات الرسالة لن يكون كافياً، لأن البيانات المصححة هي التي لدى الشركة المصدرة، وبالتالي يكون من الواجب مطابقة البيانات الملتزمة مع البيانات الأصلية لدى الجهة المصدرة، من مراعاة إختصار الوقت إلى أنشئ حد.

وحتى الحاوية التي نقلت طبقاً لعدم اللسان بمحتوياتها أثناء نقلها والتي تفتت بالشحن الأمر من قبل سلطات رسمية - وهي أمور شائعة - لا يتم إستثانها من التفتيش والتحقق من محتوياتها، فهناك وسائل لفصل إلى داخل الحاوية دون اللسان بالشحن الأمر كرفع مفصلات باب الحاوية وغيرها من الوسائل التي يعرفها صناع الحاويات.

وبالنسبة للإرهابيين، فإن نظام نقل وتداول الحاويات عبر البحار يبقى وكثيره غير مفهومة، وكان النظام يعتقد أنه يحمي نفسه من الهجمات الخارجية. وكان يعتقد أن الإرهابيين يستمخضون الأساليب المعروفة بحيث يمكن لتتبعهم كشفاً والتفتيز بعواقبها، إلا أنه على العكس من ذلك، فإن الأساليب الجديدة للهجمات الإرهابية أصبحت تُسبب أضراراً شاملة، وهذه هي ملحم الإرهاب الصديق وهي تجعل نظام نقل الحاويات



عميد بحري متقاعد  
عبد العزيز أبو قتيد

فكرنا في نقل الحاويات عبر البحار تكون عنصراً عاماً ومحتاساً في التجارة الدولية. وهناك أكثر من 200 مليون حاوية تنتقل عبر البحار في كل عام وتحمليها أكثر من 5000 سفينة نقل الحاويات غير أن أقل من 3% من جميع هذه الحاويات يتم مراجعة محتوياتها ومطابقتها باستندات الدالة على محتوياتها وما بداخلها. وهذه النسبة غالباً ما تكون من طريق الإختيار العشوائي أو بناءً على إخبار من جهات أممية أو رقابية رسمية. لهذا فإن الحاويات أمكن إستخدامها بواسطة الجرمين والمهربين لخلق العديد من البضائع الممنوعة، وأحياناً لنقل المهاجرين الغير شرعيين. وهذا الوضع يشكل نقطة ضعف كبيرة في نظام نقل الحاويات حول العالم، خاصة وأن الحاويات التي أمكنها نقل الأسلحة والمفرقات والمهاجرين الغير شرعيين صارت قادرة على أن تكون بذاتها قنابل أو أدوات للتدمير. وتطبيق إجراءات الأمن المشددة في ظل الضغوط الدولية لتصلب حركة التجارة تُعتبر من الأمور الصعبة تحقيقها، فبمقارنة تكلفه بالاعتد ومعالجة المخاطر البائتة في تطبيق إجراءات الأمن المشددة المطلوب فرضها حيث تعتبر عملاً معقداً ومعلاً لحركة التجارة الدولية. وتطبيق أي مبادرة أمية قد تحتاج إلى مساهمة كبيرة من جميع الأطراف المتعاقبة الذين يهمهم رؤية تقديم حلول في الوقت الأممي دون اللسان أو تعطيل حركة التجارة العالمية. منذ سنة 2001 تم تنفيذ العديد من المبادرات لتأمين أمن الحاويات

## قانون السلامة البحرية

### هيئات تصنيف السفن وتسجيل السفن في شأن سلامة السفن

القانون 232 لسنة 89 في شأن سلامة السفن والذي أشار في المادة 18 إلى اعتماد هيئات تسجيل وتصنيف السفن.

( تعين بقرار من وزير النقل البحري هيئات الإشراف البحرية التي تقبل شهادتها وتقارير المعاينة التي تصدرها السفن والوحدات البحرية المسجلة بها فيما يختص بتعين درجة تصنيف السفن أو الوحدات البحرية أو تحديد صلاحية الجسم والألات المسيرة وكذلك تحديد خطوط الشحن ) ثم صدر قرار وزير النقل والمواصلات والنقل البحري (رقم 143) لسنة 90 (نقل بحري) بإصدار قواعد تنفيذ بعض أحكام قانون سلامة السفن 232 لسنة 89 حيث ورد في المادة (18) هذا القرار

وتجوز الإدارة المركزية للتفتيش البحري بالهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية الدراسات الفنية القانونية اللازمة لنظر في

إضافة هيئات لإشراف جديد

وقد أضيفت هيئة الإشراف الهلانية ثم

بعد ذلك هيئة الإشراف الهلانية P.R.S.

وباستقرار هذه التصوص يضمن:

أن القانون 232 لسنة 89 والمذكرة

التصويصة الصادرة بالقرار 143 لسنة

90 ولم يغير أن تتعق هيئات الإشراف

البحرية لعضوية الإحصاء الدولي لهيئات

مستقلة والعربية بـ IACS.

وفي هيئة غير حكومية أنشئت كنادي

يضم في عضويته هيئات الإشراف البحري

المختلفة وفقا لقواعد داخلية منظمة إرتهنها

هذه الهيئات حيث تتعقب الهيئة مدة خمسة

عشر عام وبعد 30 سنة تحصل على عضوية

IACS كما أن القرارات الوزارية التي

صدرت لتنفيذ الأحكام القانون ومذكرتي

التصديق لم يشرتا أن تحظى أي هيئة

تتعددا الحكومة المصرية بعضوية هذا

الإدارة أي أن ذلك لم يقن كعدم متاصر

وجبة عرفة مصطفى  
المستشار الفني  
الشركة لدولته لخدمات  
النقل البحري

تقبل الشهادات والتقارير للتصويص

عيا في المادة العاشرة من القانون 232

لسنة 89 المشار إليه الصادرة من هيئات

الإشراف البحرية الآتية:

1. لوبيز ريجيست أوف شينينج

2. بويرافيتاس فرانسيس

3. أمريكان بيور أوف شينينج

4. ريجيستري ناليو بانياني

5. جير ماستر لويد

6. توبس فيرياس

7. تسجيل السفن لإتحاد المصهوريات

الإستراتيجية السويدية

8. نيبون كايجي كيد كاي

## أخبار غرفة ملاحية بورسعيد

أعلن السيد / عادل السعيد نائب رئيس مجلس إدارة الغرفة أنه قد تم عقد إجتماع بين غرفة ملاحية بورسعيد واللجنة الفنية المشكلة من الإدارة المركزية للتكنولوجيا المعلومات بجمارك الإسكندرية لمناقشة سبل تقديم المناقصات الإلكترونية ووضع خطة زمنية لتنفيذ بفتح جرائد البترووس وقاد يوضع القطاع البحري باستعداده الكامل لتقديم أية تسهيلات فية ممكنة التوكيلات الملاحية لتتمكن من تبادل المناقصات إلكترونياً وتنادي مشكلة تنوع المناقصات بدياً من المناقصات المركزى الباقي الفروع وذلك لتعظيم الماد 36 من القرار الرأى رقم 10 لسنة 2006 لتلقى قوائم الشحن بأى طريقة إلكترونية يجهدها التوكيل الملاحى والذي بدأ العمل به بجمارك الإسكندرية وسوف يتم تعميمه على باقى الموانئ بعد إجراء كل الإختبارات اللازمة على ذلك النظام الإلكتروني.

وقد وصل إجمالى عدد الشركات الأعضاء بغرفة ملاحية بورسعيد والتي شاركت بالإجتماع إلى ما يزيد عن ستون شركة ملاحية.

**وقد حضر من أعضاء مجلس إدارة وقد حضر الاجتماع لغيف من الضيوف يتقدمهم:**

- 1/ مصطفى مازوى عطية
- 1/ نصر موسى
- 1/ إبراهيم بسيوني
- 1/ حسام الدين حافظ
- 1/ الحاج أحمد قتيبة
- 1/ جمال شتا
- 1/ حسن عبد الهام
- 1/ بهي عبد العال
- 1/ السيد الأستاذ/ عادل السعيد
- 1/ السيد الأستاذ/ محمد مدين
- 1/ السيد المهندس/ خاك عبد الله
- 1/ السيد الأستاذ/ مجدى شرف
- 1/ السيد الأستاذ/ عمار الهوى



السيد الأستاذ/ عادل السعيد  
السيد الأستاذ/ محمد مدين  
السيد المهندس/ خاك عبد الله  
السيد الأستاذ/ مجدى شرف  
السيد الأستاذ/ عمار الهوى





## التحدى في عصر العولمة؟

بقلم / سمير معوض  
المستشار الاقتصادي  
للمنطقة الحرة سابقاً

بالقياسات العملية وفق ما يحدث على غرائض العالم الملاحية والتجارية والخدمية فإن اليون يبدو شاسعاً ما بين القوى المتاحّة والقوى الكامنة في صناعة النقل البحري بعملياته وبنيتها الأساسية وأنشطته الرئيسية وأضرعية فقد توقفت خطط التطوير وإعادة التأهيل عن إيلاء قطاع اقتصاد النقل البحري في مصر ما يستأهل من اهتمام مكثف وعناية متواصلة لتحويله إلى دعامة أساسية في حسابات الناتج القومي الإجمالي. ودوره البارز من قُطب ذلك في الميزان التجاري وبالتالي ميزان المدفوعات. وعلى الرغم من أن ما أعلن من تبنّيات تتعلق بقدرة الموانئ المصرية على الانتقال من طاقاتها الإنتاجية المالية التي تبلغ 83 مليون طن في العام 2005 إلى 190 مليون طن في العام 2010 بما يعنى نسبة زيادة 30% فإن هذه الزيادة تظل مع ذلك أقل بكثير مما يمكن للموانئ المصرية أن تحقّقه لاسيما وأن موانئ عالمية أخرى تحقق الآن ما يتجاوز هذا الرقم بمرّاحل اعتماداً على دخولها أسواق المنافسة الدولية بقوة وميزات نسبية لا يمكن الإدعاء بأن الموانئ المصرية تتمتّع إلى مثُلها بنقطة الانطلاق الدائمة تتمثل في أن التخطيط هو الترجمة العملية الحقيقية لما في حوزة الموانئ من إمكانيات قائمة وإمكانات يتولى التطوير إضافتها.

نخلها أسواق المنافسة الدولية بقوة وميزات نسبية لا يمكن الإدعاء بأن الموانئ المصرية تتمتّع إلى مثُلها بنقطة الانطلاق الدائمة تتمثل في أن التخطيط هو الترجمة العملية الحقيقية لما في حوزة الموانئ من إمكانيات قائمة وإمكانات يتولى التطوير إضافتها. ومن قبل هذه الإمكانيات القويّة التي تتميز بها الموانئ المصرية على تزايد طاقاتها إن هذه الموانئ تخطي موقع جغرافي إستراتيجي على شبكة التفتّحات التجارية البحرية إلى مواجهة الموانئ المصرية تحتل مكانة بارزة ما بين التكتل والتحاللات الصناعية والدولة، وليس من القليل التكرار أن نجد تكتل أن مصر هي الدولة العربية الوحيدة التي يشاطر البحر الأحمر وبحر مخرجان وممرات مائية (البحر الأحمر والبحر المتوسط وخليج السويس وخليج العقبة وقناة السويس، وشباط إلى هذه الجزأ أنها الدولة العربية الوحيدة كذلك التي لها موانئ على الشواطئ الأفريقية والشواطئ الآسيوية ومصاد ذلك كله أنها تعد عن جدارة دولة مرور تجاري وملاحي دولي من الطراز الأول.

وقد ما يرتبط بل ذلك أنشطيات إستراتيجية وجغرافية وإقتصادية وفك يلزمها بأن تميز النظر بقوى في أبعاد الدور وضروته الوطنية، فالإستثمارات والتطوير وإعادة التأهيل لا يمكن أن تفلح إلّا ما تغاضت من هذه البُعديات التي شكّلت في العام الذي النافذة في خطط وبرامج تحديث الموانئ العالمية التي خضرت بعد وأفر في سباقات التقدم وأحرزت نصيب السبق في موانئ الواقع المتقدمة حيث أسهمت في جعل قواعدها اقتصاد النقل البحري في بلدنا ركيزة أساسية في توكيد الفتح وتحقيق تراكمات وأسماة وخلق أعداد كبيرة من الوظائف والأشاشة.

لقد خدمت الموانئ بشكل ما خدمت القطاعات الإقتصادية الأخرى لفاعلات المفاعلية الإقتصادية المتطورة وكانت من أولها اكتساباً كميات البورات التنافسية لأنها تعتمد في نموها على سوق دولية تكون بقاء لا يوجد شيء ثابت في المياه سوى التغيرات التي تخضع لهما بديراً للتغيير المتواصل. فقد أدركت الموانئ التي أخذت تحولات جذرية على مهابك قواعدها وطاقاتها الإنتاجية أنها تحتاج إلى خطط طموح لجذب خطوط النقل المنظمة الفعالة للعمل معها على نحو مستمر حيث أن هذه الخطوط تتولى نقل شريحة بالغة الضخامة من كسكة التجارة الدولية تبلغ نسبتها زهاء 90% من جملة التجارة التي تم تداولها مع بين القارات، ويقع أنزهار الموانئ ويوم عملاتها في العادة على الإستثمار بكم وإلى من تجارة بضائع البور الدولية (الأفريقية) وهي تجارة بالغة الضخامة تحقّق للموانئ التي تتداولها فوائد جمة ودخول متزايدة فهي تجارة تمثل نسبة كبيرة من جملة المبادلات التجارية الدولية للمحولة بحراً.

وتعرف مراكز التخطيط السيطرة على هذه الموانئ أن أهم عناصر البنيات التنافسية لإكتساب أفضل جذب أساطيل السفن العالمية التفاعل معها في عصر الرقعة الذي يعدّ هاماً لدورات الأصول الرأسمالية (السفن) وتحقيق دورة أعمال مريحة لها والموانئ التي تتعامل معها وتضطر الجودة التي يحقق الواروات لذلك السفن وبشغليها، ومقابلة التكلفة هذا المزيج اللوجيستي الذي يجعل أي ميناء مركز تكلمة ممر ومركز تميز يحقّق بوزن نسبي أو مطلق ومقراً تكون الحال عليه. لقد أثبتت الموانئ المصرية وفق المعايير وما سيأتي على إلها من أجيال ميثاقية أكثر تقدماً وحدثاً أن الموانئ من أكثر المرافق الإقتصادية حفرة التخطيط الذي يتضمن الإبداع والإستراتيجيات والمتطلبات الدولية والإقليمية والمحلية لأنها تشبه سوقاً تجارية ضخمة تتعدد وتتوزع فيها أصناف من الخدمات التي تتجاذب مع حاجات كل

الطراف والكيفية التي تتبع أي تغيرات على قائمة الاحتياجات التي يعيّن من الحصول عليها.

وفي هذا السياق فإن الموانئ المصرية بحكم عامل القارية يرفض الواقع الذي يمرر عن مستويات تقدمها (أشواط ليست بالصغيرة كما أنها ليست بالمستعجلة) وكثير من الموانئ أن تملك مواقع أدرية في ترتيب الموانئ الدولية لأن كانت أمة قدوة لبلد لا تملك إمكانيات التفتح على الموانئ المصرية. سواء في أوروبا أو آسيا أو أمريكا اللاتينية، فإن هذا مكاناً مرمياً للموانئ في سبيل المثال يقدم بدور البقاء البحري لبضائع الأفريقية (البور) الدولية بين منخاض حتى نهاية الحرب العالمية الثانية. كما كان يجرى بربطها من كبرى (أساطيل السفن بوقوعها من المركز إلى الحد الذي جعل يستحق وصف لفائدة العالم واستمر ذلك حتى ثلاثينيات القرن العشرين حين شرعت السفن في استخدام آلات الإختراق الدافعي عوضاً عن آلات الإختراق الفجاري.

وتعتبر مجموعة الموانئ المصرية الثلاثة على الشاطئ الجنوبي لحوض البحر المتوسط (الإسكندرية وبورسعيد ودمياط والخيفي والمعرض) هي الموانئ التي تمتلك القدرة الفعلية على قيادة عمليات التطوير بالنسبة لموانئ الموانئ المصرية حيث ما برح البحر المتوسط هو حوض التجارة الأكثر أهمية ما بين القارات الثلاث أوروبا وآسيا وأفريقيا على الأقل حتى الوقت الراهن غير أن هذه الموانئ ما فتئت تملك ويكتاها جرد تقليدية تراسس فيها البيروقراطية تطبيقات تأتي بها عن الإختراف في نواحي الموانئ ذات الأهمية الإقتصادية المؤثرة لقد كان يوسع الجولي الأميري العملي أن يكون أكثر لوجيستي وبنائية على جعل هذه الموانئ للتقدم منها نسبياً والأقل تقدماً تعمل بروح الفريق المتجانس التي تقدم إمكانيات لحاف التجارة البحرية الدولية بصورة أكثر تجارياً مع إستثمارات مصر وأنشطته وأفضليتها.

بالقياسات العملية وفق ما يحدث على غرائض العالم الملاحية والتجارية والخدمية فإن اليون يبدو شاسعاً ما بين القوى المتاحّة والقوى الكامنة في صناعة النقل البحري بعملياته وبنيتها الأساسية وأنشطته الرئيسية والضرعية فقد توقفت خطط التطوير وإعادة التأهيل عن إيلاء قطاع اقتصاد النقل البحري في مصر ما يستأهل من اهتمام مكثف وعناية متواصلة لتحويله إلى دعامة أساسية في حسابات الناتج القومي الإجمالي. ودوره البارز من قُطب ذلك في الميزان التجاري وبالتالي ميزان المدفوعات. وعلى الرغم من أن ما أعلن من تبنّيات تتعلق بقدرة الموانئ المصرية على الانتقال من طاقاتها الإنتاجية المالية التي تبلغ 83 مليون طن في العام 2005 إلى 190 مليون طن في العام 2010 بما يعنى نسبة زيادة 30% فإن هذه الزيادة تظل مع ذلك أقل بكثير مما يمكن للموانئ المصرية أن تحقّقه لاسيما وأن موانئ عالمية أخرى تحقق الآن ما يتجاوز هذا الرقم بمرّاحل اعتماداً على دخولها أسواق المنافسة الدولية بقوة وميزات نسبية لا يمكن الإدعاء بأن الموانئ المصرية تتمتّع إلى مثُلها بنقطة الانطلاق الدائمة تتمثل في أن التخطيط هو الترجمة العملية الحقيقية لما في حوزة الموانئ من إمكانيات قائمة وإمكانات يتولى التطوير إضافتها.



# المطروحة أمام المسؤولين والمطلوب تطبيقها للمساهمة في إيقاف نزيف الموت الذي نتج عن غرق العبارة السلام 98 وغيرها

فيمما يلي نذكر بعض المقترحات المطروحة أمام مسؤولي النقل البحري بجمهورية مصر العربية وذلك للارتقاء الفني والإداري بمستوى منظومة النقل البحري:



دكتور محمد  
منصور العسكري

(1) يجب أن تتم جميع العمليات الفنية على سفن الركاب العاملة على الخط الملاحي فيما بين الموانئ المصرية والسعودية والأردنية وإليها بالصورة وذلك لكافة أجزاء السفينة بما فيها كافة معدات السلامة والإبحار من قبل كل عام على الأقل على أن يتم بعد ذلك مراجعة لهذا التفصيل في فترات لا تتجاوز 30 يوم فيما بين العملية والأخرى لتأكد من توافر أي ملاحظات ظهرت خلال العملية النصف سنوية كما تشارك أي ملاحظات جديدة.

(2) الإلتزام الفني بمنظومة القنصلية البحرية، برفاقية دولة الميناء التابعة للهيئة المصرية لسلامة اللوحة البحرية وتزويدها بالأكواد الفنية ذات الخبرة السابقة في هذا المجال من خروجي المجلس للمقرر إنشاء بالبدن السابع.

(3) إنشاء مركز بحث وإقلاع يهدف لكافة أجهزة ووسائل الإقلاع والمعدات المتوفرة بمرکز البحث وإقلاع ومهمة التطويرات الفنية لتطوير العمل في هذا المجال لأحد التفتيات المتقدمة في العالم وتجهدهم بقرار يصدر من الوزير المختص.

(4) إلغاء درجة ركاب السفن من سفن نقل الركاب العاملة على الخط الملاحي المحار إليه، وتمنع شهادة الركاب على الأسس الآتية:

(أ) عدد الأسرة المتوفرة بكمائن الركاب.

(ب) عدد كراسي الوبان.

(ج) تزييد كافة سفن الركاب العاملة على الخط الملاحي المشار إليه بكافة المعدات الفنية المتوفرة طبقاً للمعدات وإتفاقيات الدولية، ما منعت من إضافة ما قد يستبعد من معدات متطورة حتى لو كانت غير موجودة بإتفاقيات الدولية.

(د) تكوين مجلس أعلى من خبراء النقل البحري ذو الخبرة العالية والفنية والرقابة تكون مهمته الآتية:

(1) مراقبة مستوى السلامة على سفن الركاب ومركز البحث وإقلاع وتم تره هذه اللجنة الهيئات الفنية بمتابعة شهادات السلامة وعلى أن يتوفر لها المجلس الآلية الفنية اللازمة لتفعيل مهمته.

(ب) متابعة أحر طورت النقل البحري في العالم والعمل على الأخذ بها وتطبيقها في مصر.

(ج) العمل على سرعة رفع اسم مصر من القائمة السوداء طبقاً لـ

مدرش على الصمة الأكثرية لمنظمة إتمام ميثاق التصنيف الدولي (IACS) المنبثقة من المنظمة البحرية (IMO) وذلك

بوضع الحلول والتوصيات التي تلتزم بإزالة الأسباب التي أدت إلى

الوضع المتردي من مخاطر التلوث التي تتحقق نتيجة

(7) إنشاء معهد فني تابع لوزارة النقل لتدريب وخروج جيل

من المهندسين البحريين المتخصصين على أن يكون من يلتحق بهذا

لنمو تتوافر فيه إحدى الشروط الآتية:

(أ) إنشاء مصنع كوارث يترشح من مجلس

الوزراء أو لجنة الصناعة والنقل ومجلس

(ب) شهادة كبير مهندسين بحريين مع الشورى ويمنحه من صناديق كوارث تسمى برسم كل كارة على خبرة عملية بحرية لا تقل عن (10) سنة وتكون من مهام هذا الصندوق التحدث باسم المتضررين من الكارثة وإعداد كافة الإجراءات القانونية وغير القانونية ضد

(ج) شهادة بكالوريوس مختصة قسم التسليم في الكارثة التحصيل ما يستحق لهم من تعويضات البحرية مع خبرة عملية في مجال بناء وإعدادها لهم لفرعاً جنوبياً للفقد المستحقين من المتضررين السفن أو الآلات والمعدات البحرية لا تقل مستحقاتهم المالية طرف شركات التأمين، أجنبية، مع عدم السماح بالعمل لوابر الركاب العاملة على الخط الملاحي

(د) معاً لا شك في ونظراً لتزايد عدد السفن إلى والبند الأول إلا بعد تقديم وثيقة تأمين جديدة باللات البنترول المعاملة ذات الصلة بعدد الركاب المصرح بهم، وتكون القيمة التأمينية هي الحد 40,000 - 350,000 طن التي تجر الأقمى التعويض طبقاً للإتفاقيات الدولية والقوانين المحلية مع

بالبحر الأحمر ويتر من قناة السويس تمثل عمل حوالاً حق من مالك السفينة إلى صندوق الكوارث المشار خط دهم إذا وقع لها أي حادث تصادم أو إلية الطول حمل المال في إقتضاء التعويضات القانونية لكافة

شروط لا قدر الله حيث أن التوثيق بالزيت العام سوف يكون رهيب لا تستطيع الدولة (11) إنشاء لجنة خاصة تكون من المتحدث والمقرض الرسمي في الدول المطلة على البحر الأحمر كالمصر والسعودية (فهم الشيع

في الدول المطلة على البحر الأحمر (فهم الشيع) وما سبب ويتر آثار مياها وسيتم لاقية وادة تزيد عن عشر

التي تترك فقط، وكذلك الحوادث التي وقع بالمحيط الأطلسي وأثر على الذي كلف هذه الدول كل حادث.

ما يقرب من 30 مليار دولار متلفة في فقدان للسفن السباحية ومآزاة السفينة منظورة أمام القضاء ضد هيئة إشراف الإيطالية.

لذا نطالب بإشياء فورية مركز مكافحة القوت البحرية بالإشتراك مع أكثر من مركز دولي وذلك

بإضافة مثل هذا الخطر المحتمل حدوثه بطريق الصاعدة أو بطريق التمدد من الجهات المجاورة

للأمن مع عمل خطة طوارئ على المستوى الدولي مكاملة التوثيق وتجهيز هذا المركز

كتابة اتحاد الصمة كالمفحة لكافة مثل هذا القوت لتوقع حدوثه.

(9) تفعيل لقرارات وتوصيات اللجنة الفنية لتقلل البحري لمجلس وزراء النقل العرب المنفردة بالإسكندرية في 21 ديسمبر 2005 وذلك

بتشييع إنشاء هيئة تصنيف وتسجيل السفن وإعتراف بالقيام منها على طرق القطار للناس المصري مع دعم من الحكومة المصرية

للمساهمة في الإرتقاء بمستوى السلامة بالبحر وإملاء السلامة والإقليمية والتأهيل (10) إنشاء معهد فني تابع لوزارة النقل من جهة وكسر احتكار

الهيئات الأجنبية لهذه الخدمة بالمنطقة العربية من جهة أخرى.

## أسرة تحرير المجلة وجميع العاملين بها

يتعنون بمزيد من الحزن والأسى

المغفور له بإذن الله تعالى

اللواء شرطة متقاعد

مصطفى النحاس

مستشار رئيس الأكاديمية للمراسم

والعلاقات العامة

تغفده الله بواسع رحمته

وأهم أسرته الصبر والسلاوان



# Royal

# Logistics

## رويال للخدمات اللوجستية

### رائدة في النقل الدولي واللوجستيات

### LEADING IN FORWARDING AND LOGISTICS



عزيزي المستورع ... عزيزي المصدر

إذا كنت تفكر في أفضل المرق التي تنجزها أعمالك مع العالم الخارجي

... من فضلك توقف فوراً عن التفكير

... فغفل للشحن الدولي تعدون

## رويال للخدمات اللوجستية

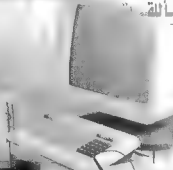
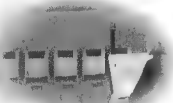
### ولدت عملاقة وبدأت من حيث إنتهى الآخرون

### (التميز له حدود و تميزنا بلا حدود)

- فريق عمل متخصص ومدرب في جميع أنشطة الشحن الدولي وفق أحدث المعايير العالمية
- أكبر شبكة نهايات طرفية متصلة بالدوائر الجمركية على مستوى الجمهورية
- أكبر شبكة وكلاء تغطي جميع أنحاء العالم
- خدمات الشحن الدولي من وإلى أي مكان في العالم بحراً وجواً
- المشروعات - الأمانة الشخصية - المعارض - التخزين والتوزيع
- خدمات النقل البري من وإلى جميع أنحاء الجمهورية
- التخليص الجمركي من وإلى جميع الموانئ المصرية (بحري وجوي)
- تغطية الشحنات تأمينياً من الباب إلى الباب
- الخصص المسبق عن السلع الصناعية

معنا... وداعاً للتأخير... وداعاً لل...

مكتب القاهرة: ٢٩ ش فريد - هليوبوليس - القاهرة - مصر  
 ت: ٤١٤٩٤٤٢-٤١٨٤٤٢٣-٤١٨٤٣٨٢-٢٠٢ فاكس ٤١٨٤٣٨٢-٢٠٢  
 مكتب الاسكندرية: ١٠ ش النصف الروماني - ليلسة - الدور الثاني  
 ت: ٤٨٣٨٩٥٢-٤٨٣٨٩٥٢-٢٠٢ فاكس ٤٨٣٨٩٥٢-٢٠٢  
 مكتب ميناء المنصورة العين المنصورة - السويس  
 ت: ٣٧١٠٥٠ - ٣٧١٠٥٠-٢٠٢ فاكس ٣٧١٠٥٠-٢٠٢  
 مكتب بورسعيد: ٢١ ش الجبرتي - بورسعيد - مصر  
 ت: ٣٣٥٩٤١-٣٣٥٩٤١-٢٠٢ فاكس ٣٣٥٩٤١-٢٠٢  
 مكتب مطار القاهرة: مطار القاهرة الدولي - مركز التصدير الدولي - مكتب رقم ٢٠٤  
 ت: ٣١٧١٤٦٨-٣١٧١٤٦٨-٢٠٢ فاكس ٣١٧١٤٦٨-٢٠٢





أسرة قنا  
وجوه

يتقدمون

بأخلص التهاني القلبية  
للسيد اللواء بحرى  
توفيق أبو جنديّة

بثقة السيد الدكتور

رئيس مجلس الوزراء

على تعيينه

رئيساً لهيئة ميناء دمياط

ويتمنون لسيادته

دوام التقدم والنجاح

فى ظل القيادة الرشيدة

لفخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك



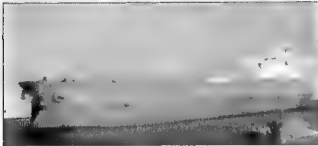




# آخر أخبار هيئة قناة السويس



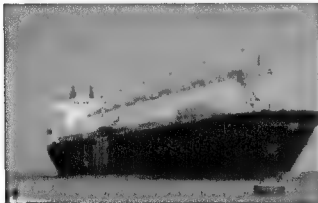
استقبل السيد الفريق أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس بمكتبه بمبنى الإرشاد بالإسماعيلية السيد المهندس مصطفى جمعة رئيس مجلس إدارة الشركة العربية لأنابيب البترول (سوميد) والوفد المرافق. دار اللقاء حول التأكيد على التكامل والتعاون بين هيئة قناة السويس وشركة سوميد لإستقبال ناقلات البترول العملاقة بعد تخفيف جزء من حمولتها عبر خط (سوميد). وفي نهاية اللقاء قدم السيد الفريق رئيس الهيئة هدية تذكارية لضيفه الكريم.



ناقلة البترول التابعة لجزر البهاما (FRONT FALCON) أثناء عبورها قناة السويس قادمة من العراق ومتجهة إلى أمريكا، وتبلغ حمولتها الساكنة 308875 طنًا.



سفينة الحاويات التابعة لجزر المارشال (EVER CHAMPION) أثناء عبورها قناة السويس قادمة من تايوان ومتجهة شمالاً إلى بريطانيا، وتبلغ حمولتها الكلية 94980 طن.



ناقلة الغاز الليبيرية (GEMINI STAR) أثناء عبورها قناة السويس قادمة من أمريكا ومتجهة إلى السعودية، وتبلغ حمولتها الساكنة 301862 طن.

## مؤشرات الملاحة

### بمقارنة إحصائيات يناير 2005، 2006، يتضح:

- \* زيادة أعداد السفن بمقدار 22 سفينة ونسبة 1.5%.
- \* زيادة الحمولة الصافية بمقدار 4.9 مليون طن ونسبة 8.9%، وترجع هذه الزيادة إلى الزيادة في الحمولات الصافية لناقلات البترول وسفن البضائع الصب والناقلات المشتركة وسفن الحاويات وحاملات السيارات.
- \* بينما نقصت الحمولة الصافية لسفن البضائع العامة وحاملات الصنادل وحاملات الجرارات وسفن الركاب والسفن الحربية والسفن الأخرى.
- \* زيادة عدد أعلام السفن العابرة للقناة بمقدار 3 أعلام حيث عبر القناة 68 علم كان في مقدمتها بنما وليبيريا وألمانيا.
- \* زيادة كميات البضائع العابرة للقناة بنسبة 9.4% حيث زادت كميات البضائع المتجهة جنوباً بنسبة 19.7% كما زادت كميات البضائع المتجهة شمالاً بنسبة 3.1%.
- \* زيادة كميات المواد البترولية العابرة للقناة في اتجاه الجنوب بنسبة 16.1% بينما نقصت في اتجاه الشمال بنسبة 10.7%.

# ميناء السخنة

## وزير النقل بميناء السخنة / محمد منصور

قام مؤخراً السيد المهندس / محمد منصور وزير النقل بجولة بميناء السخنة رافقه خلالها السيد اللواء / سيف الدين جلال محافظ السويس والسيد اللواء / شيرين حسن رئيس قطاع النقل البحرى والسيد اللواء / محضوظ طه رئيس هيئة موانئ البحر الأحمر شملت الجولة لقاء بين السيد الوزير والسادة المرافقين له من قيادات النقل البحرى ومحافظته السويس والسادة أعضاء مجلسى الشعب والشورى والوحد الصحفى المرافق للسيد الوزير ثم جولة تفقدية داخل الميناء شملت الحوض البحرى وغرفة التحكم الرئيسية بالميناء والمشروعات الإستثمارية الجارى تنفيذها بالميناء مقر العمل المركزى لفحص الواردات والصادرات بالميناء وأخيراً مكتب خدمة العملاء المجهز بأحدث الأجهزة الإلكترونية وأجهزة الفيديو كونفرانس.



فى بداية اللقاء قدم السيد رئيس مجلس إدارة شركة تنمية ميناء السخنة شرحاً تفصيلياً لأعمال التطوير بالميناء تضمنت النقاط التالية:

1- قامت شركة تنمية ميناء السخنة بإعداد الميناء بجميع الأجهزة الحديثة للإتصالات والربط بين جميع الجهات العاملة داخل الميناء لتحقيق السرعة والدقة فى الإتصال مع تزويد الميناء بأحدث الأبناش



العملاء وإعداد المخازن اللازمة المجهزة إلكترونياً للتخزين مع توفير أعلى معدلات الأمان والسلامة للعاملين والمواد المخزنة. (بلغت إستثمارات الشركة فى هذا المجال 120 مليون دولار).  
2- إقامة أحدث معامل الفحص للواردات والصادرات وبلغت تكلفته 48 مليون جنيه ويشرف على تشغيل المعمل خبراء الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات وخبراء وزارتى الصحة والزراعة.

3- قامت إدارة الشركة بالدعاية والتسويق للمشروعات الإستثمارية بالميناء وكذا بالمنطقة الإقتصادية الخاصة





بالسويس وذلك بعد إعداد واعتماد المخطط العام للميناء بمعرفة مجلس الوزراء وأثمرت هذه الجهود عن الآتي:

- إقامة مشروع لتكرير السكر بالميناء بتكلفة تتراوح ما بين 90 إلى 120 مليون دولار مشاركة بين شركة صافولا السعودية وشركة تيت اند لايبل البريطانية وشركة تنمية ميناء السخنة بطاقة إنتاجية مليون طن سنوياً الأمر الذي يحقق الإكتفاء الذاتي لإستهلاك السكر بمصر ويوفر العملة الأجنبية التي كانت تنفق للإستيراد (جاري إقامة المصنع وبداية الإنتاج خلال الربع الثاني من عام 2007).

- إقامة مشروع الثروة الحيوانية بالميناء وذلك لإستيراد المواشى الحية من الخارج مع إقامة مجزر ومصنع لحفظ اللحوم وتصنيعها وطرحها بالأسواق وتصدير الفائض للخارج وتبلغ تكلفة المشروع 30 مليون دولار (بداية الإستيراد للحوم الشهر الجاري).

- إقامة مصنع لإنتاج الوقود الحيوى من نبات الجاتروفا وتبلغ تكلفة المصنع 22 مليون دولار ويجارى إتخاذ الخطوات التنفيذية لإقامة المصنع داخل الميناء مع إقامة العديد من المزارع الخاصة بنبات الجاتروفا الأمر الذى يستلزم زراعة مناطق شاسعة من الأرض الصحراوية مع إستخدام مياه الصرف الصحى فى الري وتبلغ تكلفة إقامة هذه المزارع حوالى 150 مليون دولار (تمت إقامة مزرعة نموذجية بطريق السويس بمساحة 450 فدان تستخدم حالياً كمشتل ونموذج لزراعة الجاتروفا).

- إقامة مشروع لتعوين السفن داخل الميناء تستفيد منه جميع السفن العابرة لقناة السويس الأمر الذى يستلزم إقامة رصيف خاص لتعوين السفن مزود بمحطات وخزانات التخزين وتبلغ التكلفة الإستثمارية لهذا المشروع أكثر من 70 مليون دولار (تم تأسيس الشركة ويجارى إتخاذ الخطوات التنفيذية لإستلام الأراضى المخصصة لهذا المشروع).

- إقامة مشروع لإنتاج الماغنسيوم بتكلفة إستثمارية 700 مليون دولار وتبلغ الطاقة الإنتاجية للمشروع 46 ألف طن سنوياً من سبائك الماغنسيوم عالية الجودة تزيد فى المراحل التالية إلى 96 ألف طن مما يمثل 17% من حجم الإنتاج العالمى.

- نظراً لأهمية الميناء واستخدامه أحدث الأنظمة العلمية فى النقل

والشحن والتفريغ مع توافر أكبر قدر من الأمن والسلامة تم الإتفاق على إقامة مصنع لإنتاج غاز الأمونيا بالمنطقة الإقتصادية الخاصة بالسويس على أن يتم التصدير من خلال أنابيب ضخمة معدة خصيصاً داخل ميناء السخنة وتبلغ التكلفة الإستثمارية لهذا المشروع 600 مليون دولار.

4- إن إقامة مثل هذا الميناء للعلاقات بالسخنة وإدارته من جانب شركة تنمية ميناء السخنة حقق المفهوم المصرى للموانئ الإنتاجية الذى تتنوع فيه الأنشطة وتحقق فيه القيمة المضافة من المشروعات الواسعة التى تعتمد على مشروعات حقيقية وإستثمارات عالية وليس مشروعات خدمية وتخزينية فقط.

- إن إقامة مثل هذه المشروعات بميناء السخنة يحقق 5000 فرصة عمل مباشرة وغير مباشرة لإنشاء الشعب المصرى خاصة المقيمين منهم بمدينة السويس كما يوفر لهم أفضل فرص التدريب على أحدث الأجهزة.

- كما أن إدارة الشركة قامت مؤثراً بالتعاقد مع كبرى الشركات العالمية العاملة فى مجال تصنيع الأوناش العملاقة لتوريد عدد 2 ونش عملاق وفق أحدث النظم يحقق التعامل مع السفن العملاقة الخاصة بالحاويات.

- إن ما تحقق من إنجاز على أرض الميناء تؤكد الأرقام حيث من المستهدف أن يحقق الميناء تداول 350 ألف حاوية خلال العام الجارى كما أن مصلحة الجمارك حققت إيرادات بلغت 2.8 مليار جنيه خلال الفترة الماضية على البضائع الواردة للميناء.

- فى نهاية الزيارة قدم السيد رئيس مجلس إدارة الشركة الشكر للسيد الوزير والسادة الضيوف على تشريفهم بزيارة الميناء مع الوعد بتقديم أفضل الخدمات للمستثمرين والمتعاملين مع الميناء لتحقيق الرخاء والرفاهية للشعب المصرى تحت قيادة السيد الرئيس محمد حسنى مبارك





# شركة العامرية للمخازن الجمركية

## Amria Bonded Warehouses Co.



Mariot - Alexandria - Egypt

كينج مريوط - الإسكندرية

شركة العامرية للمخازن الجمركية

AMRIA BONDED WAREHOUSES Co.

شركة العامرية



شركة باحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع  
المدني لضمان سلامة مصالح عملائها .  
إدارة واعية ومهنية ذات خبرة كبيرة في هذا المجال ..

### نشاط الشركة :-

- تخزين جميع انواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع انواع البضائع الواردة والتراخيص للعملاء .
- توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة .

مستودعات مجهزة بجميع المعدات اللازمة للتخزين والتفريغ والتفحص والمبردات .

- تخزين السفنات بجميع انواعها والاثاث والمعدات والسحب لائق
- إمكانية السحب الجزئي للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى .

تفريغ مشمول الحاويات لخدمة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة

التفريغ فور التفريغ لتسهيل العمل غرامات التأخير .

إستقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الواردة .

تقديم الخدمات المطلوبة بتسليمات سريعة تتميز بالسهولة والسرعة

والمرونة .

بها جميع جمركي متكامل لخدمة العملاء الجمركية في أسرع وقت

وبطريقة بسيطة متصلة بالحاسب الآلي لتسهيل الجمارك

موقعنا :-

على طريق تلاقي الطرق ( القاهرة - الإسكندرية - برج العرب )

الغرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات



Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo

Desert Road - King Mariot

Tel: (03)4485670 - 4485671 - 4485672

Fax: (03)4485675

Mobil: 012 394 2216

E-mail: ragabnet@intouehi.com

الإدارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق

إسكندرية

القاهرة الصحراوي كينج مريوط - الإسكندرية

(٠٣) ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢

فاكس (٠٣) ٤٤٨٥٦٧٥

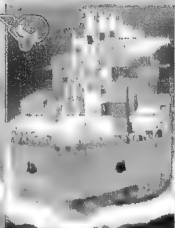
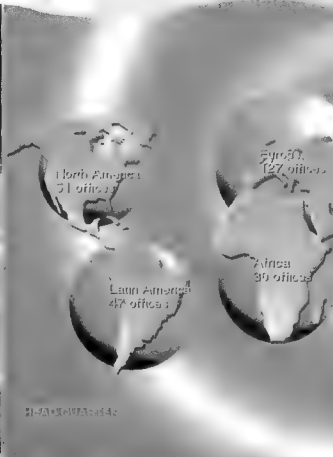
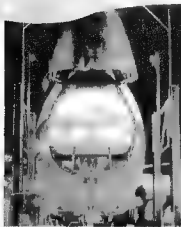
موبايل (٠٣) ٣٩٤٢٢٢١٦

# AFIFI

## WORLD TRANSPORT

group

PANALPINA  
on 6 continents



### Services Offered in

#### IMPORT &

Arrange of Air- and Oceanfreight-shipments from almost anywhere in the world under complete supervision  
Coordination and handling of Crosstrade-shipments for customers in Egypt

#### PROJECT-AND-PLANT-TRANSPORT

Worldwide coordination, arranging and transportation of project and entire Plants up to jobsite Controlling and monitoring of cargo from Egypt and also from suppliers located overseas.

#### T-EDP

Panalpina does operate its own worldwide communication-network.

17, PORT SAID STREET-ELSHATBI-ALEXANDRIA-EGYPT

e-mail: mail@afifiworld.com

web site: www.afifiworld.com

TEL: +2(03)5905730

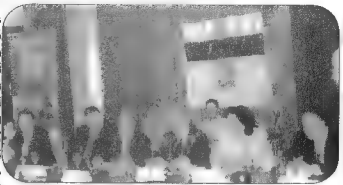
+2(03)5928123

FAX: +2(03)5923797

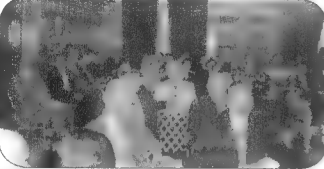
+2(03)5901521

# الجمعية العمومية لشعبية خدمات النقل الدولي

عقدت شعبة خدمات النقل الدولي جمعيتها العمومية في 30/3/2006 بمقر الغرفة التجارية المصرية بالإسكندرية برئاسة اللواء محمود السماك رئيس مجلس الإدارة وبحضور أعضاء الجمعية لمناقشة وعرض ما أنجزته الشعبة خلال الفترة الماضية وعرض الموقف المالي للشعبة للسادة الأعضاء أوصى إجتماع الشعبة أن هناك اقتراح مقدم من المهندس مدحت القاضي بعمل بروتوكول تعاون بين الشعبة وغرفة الملاحة كما أوصى الإجتماع بمقتراح آخر حول انعقاد مؤتمر سنوي لتنظيم الشعبة وغرفة الملاحة لعرض كافة المستجدات في صناعة النقل يحضره المهتمين بمجال النقل البحري والشحن الدولي واللوجستيات في مصر هذا وقد ركز كلاً من طارق جلال



فهمي ومروان السماك على أهمية تواجد هذا المؤتمر بين الطرفين لتعظيم دور وحجم غرفة الملاحة وشعبية خدمات النقل على أن يتم إعداد ورقة عمل قبل بدء موعد المؤتمر بمعرفة اللجنة المنظمة له لتصل به للمظهر الحضاري الذي يعكس جهودات الغرفة والشعبة معا.



وأوصى الإجتماع أنه قد تم الانتهاء من تحديد بدد الترقية المرتبة لبرائس الجمعية هذا وقد تم دراستها والتأكد من وقتها لتصل أعضاء الشعبة الإيراد المقبول وأعلنت الشعبة أنها على أتم الاستعداد لتلقي أى إستفسار أو شكوى لدراساتها حول هذا المجال لعرضه والتطرق فيه. بدأ إجتماع الجمعية العمومية بكلمة اللواء هائل نديم نائب رئيس مجلس إدارة الشعبة طوفاً من اللواء محمود السماك موجهها لشكر الغرفة التجارية للثلاثين مع الشعبة لتبنى الأفكار والقضايا لمناقشتها من خلال جدران هذا المكان العريق كما تقدم بالشكر لسادة الأعضاء لتعاونهم المشترك معها لتزوي الشعبة بروما بالشكل اللائم والمنفعة المتبادلة. ومن جانبه تقدم الأستاذ أحمد الوكيل نائب رئيس الغرفة التجارية بالتدبير لرئيس مجلس إدارة الغرفة التجارية ومن الإشراف على التفرات والدورات التدريبية وكيفية نقل

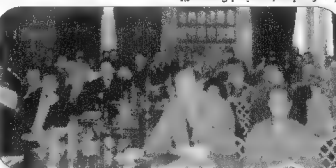


تفطية  
سهير خميس

التكنولوجيا والغرفة وترسيخ صناعة النقل الدولي. ألقى المهندس مدحت القاضي الضوء على التفكير الخاص بمجلس الإدارة والذي يتكون من 23 صفحة بعد أن تم إرساله لجميع أعضاء خدمة خدمات النقل الدولي مؤلفاً منها الميزانية العمومية للشعبة عن عامي 2004-2005 على النحو التالي

• مشاركة رئيس ومروان السماك في اجتماعات الجمعية العمومية

أولاً: عند مجلس إدارة 122 إجتماعاً خلال الفترة الثانية: عند المكتب التنفيذي إجتماعاً واحد خلال الفترة ثالثاً: عقدت لجنة شئون الجمعية 10 إجتماعات خلال الفترة رابعاً: عقدت لجنة كبرجس الغيات 12 إجتماعاً خلال الفترة خامساً: عقدت لجنة التدريب والتدريب العملي 8 إجتماعات خلال الفترة سادساً: عقدت لجنة الشحن البحري 15 إجتماعاً خلال الفترة سابعاً: عقدت لجنة الشحن الجوي 18 إجتماعاً خلال الفترة ثامناً: عقدت لجنة الصراش والجمارك 3 إجتماعات خلال الفترة تاسعاً: لجنة النشرة الشهرية 21 نشرة خلال الفترة عاشراً: وأد طرق سيادته بالمدى من معلومات ما حققه مجلس الإدارة من إنجازات خلال الفترة (2004/2005) في التصديق على التعديلات الخيرية وسرعتها إعتباراً من 15/1/2004 في إفتتاح مؤتمر الـ RAME بالقاهرة في 12/2/2004 تحت إشراف الـ FIATA • ترجمة إصدارات الغيات إلى اللغة العربية.



• قيام الجمعية بتقديم طلب الـ FIATA لإستضافة كورس الغيات بمصر سنة 2007 • تدريب شبعة الأكاديمية في السنة التالية بمختلف الشركات الأعضاء بالشعبة خلال الإجازة • تنظيم الشعبة رحلة تعليمية لبيات السفينة • إصدار كتيب دليل لأعضاء الشعبة باللغتين العربية والإنجليزية • تنظيم الشعبة رحلة تعليمية لبيات قسم النقل الدولي لبيات السفينة • تعيين مدرسة لغة إنجليزية متخصصة لبيات قسم النقل الدولي • تبادل الشعبة مع شركة AKTIV ثلاثين من المساهلة لإستخدام بالوان الـ FIATA العربية • إدخال نظام ADSL للإتصالات بمقر الشعبة • قبول 54 شركة جديدة بعضوية الشعبة • فوز داليا مصطفى من شركة طيطي لشحن الدولي بجائزة المساهلة التي تنظمها TT CLUB على مستوى الشرق الأوسط وأفريقيا • ترشيح اللواء/ مازن نديم لتمثيل مصر في الإجتماعات التي تنظمها الـ FIATA • تمثيل المهندس/ عصام لبيب للشعبة في الإجتماع السادس لمجلس إدارة الإتحاد العربي لغرف الملاحة من 26.28 إبريل 2005 • تشكيل لجنة من مجلس الإدارة برئاسة الأستاذ/ وليد بدر للإجتماع مع اللجنة المانحة بفرقة الملاحة الرأسة للشاكر والبياد حلول والإقتراحات لها فيما يتعلق ببرنامج الشحن والخطوط الملاحية

• ترشيح الأستاذ/ عصام الشاذلي لتمثيل الشعبة • بمصر لعرض إجتماعات • لعضو الأعضاء بإتفاقية الكوميسا

• وافقت الشعبة على تنظيم مؤتمر عالم الشحن من 11.13 فبراير 2006 • الإحتفال بتخريج الدفعة الأولى من طلبة قسم النقل الدولي • إصدار مجلة الإعلام والصناعة إلى اللواء/ عصام السيد فيما يتعلق بملفات ونشرات الشعبة • وافق المجلس على رعاية مشروع إنشاء إتحاد عربي للنقل واللوجستيات بالتعاون مع الإتحاد العربي لغرف الملاحة العربية برئاسة السيد اللواء/ حاتم القاضي رئيس مجلس الإتحاد وإشراف الدكتور/ أحمد حويلي وفي نهاية هذا اللقاء تقدم اللواء/ محمود السماك بوفد لشكر لجميع الضائرين وتم توجيه الشكر أيضاً للعاملين بالخدمة والأستاذ/ مصطفى عبد العزيز. أمين. إمام لفرقة التجارية المصرية بالإسكندرية والأستاذ/ غادة صلاح مقررة الشعبة على المجهود الذي بذل لإنجاح هذا الإجتماع كما أكد اللواء/ مازن نديم على أهمية التدقيق الذي يتم عند قبول أى أعضاء جدد.

## تحيةة شكر و وسام حق

## التوريث حق إلهي فلماذا نحرم توريث السفن ؟؟

### لماذا توريث التركة ولا توريث السفن ؟؟



عندما تجد نفسك أمام حادثة سفينة أو إستخدام سيارة أو كارثة طبيعية تسلب الأرواح فجأة بدون موعد أو إنذار ستفكر لحظة قاتلاً "لا حول ولا قوة إلا بالله" والأعمار بيد الله. ولكن هل ستفكر إذا كنت صاحب نشاط وصاحب ترخيص مزاول هذا النشاط وأثناء تصفحك لجراند الصباح وقعت عينك على نعي أحد أصدقائك في المهنة وقمت بعدها بزيارة لأسرته وعرفت أن الشركة توقفت والنشاط لم يستمر والأكثر من ذلك صراع الأسرة هي الحصول على أموالها لدى الغير بدون ضمان هل ستبكي على صديق أم على كيان ينهار بدون رحمة أو فكر.

ليس التوريث حق إلهي تشريعه الأديان وبقوه الدستور وإنما علامة إستيفه أمام شركات التوكيلات الملاحية وشركات ترميم السفن والتوريدات والأشغال البحرية لماذا يورث ترخيص الوكالة للملاحة لا يورث ترخيص ترميم السفن بل لماذا لم يصدر بها ترخيص إلا أن السفن والتوريدات والأشغال البحرية لها صبغ الإستهانة به وتتميره لأنه أحد حلقات دائرة النقل البحري حيث يمثل أحد الأنشطة الخدمية للسفن المصرية والإجنبية والجدير بالذكر أن نشاط ترميم السفن والتوريدات وأعمال التطوير والموت واحد والنتيجة واحدة فهل سيتم أصحاب الشركات وفياح حقوق الأيتام لا جميع جرة فلم.

ليس من حق كل شخص أن يزاول النشاط الذي يطمئن على أهله من بعده أنها مخرقة من عائلات أصحاب هذا النشاط المتوطين.

أعطنا مبرر لعدم توريث ترخيص الخاضعين للقرار 86 لسنة 1998 طبقاً للشريعة الإسلامية دون إستثناء ما مطلب يستحق الدراسة.

على ضوء ذلك إلتفتنا برئيس لجنة ترميم السفن والخدمات البحرية كنز محمد سعد محرم حين قال أن الدستور المصري يعترف بالتوريث ويعترف والقوانين السماوية تؤيد ذلك فلماذا لا يعترف القانون الأرضي بحق التوريث وأن غرضه ملحة الإسكندرية تنازلت هذا المطلب من خلال إجتماعها الدوري بإعضائها وإعداد المحركات المستقبلة بجميع مطالب الأعضاء لعرضها على الجهات المستولة.

والجدير بالذكر أن مطلب التوريث قد أخذ خطوات

نالتها تقدم المسألة بعرض الشكايات وأسمائها والمسئولين عنها وكيفية حلها وآراء الخصمين لذا ننشأ هذا باب للمسألة المشاغل التي لهم دور متميز في دفع العمل الإنساني المصري وأن تقدم الشكر لكل من يدفع الأخطار بسرعته وإلتزامه الحق والصراف وأن يكون إسمه هذا الباب (تحية شكر وسام حق) لأن يكون موجهة هذه اللرة إلى الريان/ جمال الدين رنعت، بدأ بحثاً كمشأ أبناء مصر الأيتام بالبحر المصري عام 1945 وتدعى في الراب العسكرية حتى تم إستدعاه إقتاعها عام 1957 وقتها حصل على مرتبه العالمية كرايز أعالى بها وكان لمجد الشفيق في الوالية وإلزاميين الأتقاء بعد الترميم ورحيل الأجانب المعلق على كان له دور بارز في عدة قطاعات من عدة ميعة قتاة السجون في إدارة جمعية الأفرات الماعلة في جوار القاء والسفن الزائكة أو الغارة للمياه وكذا إدارة الإبراهيم والمعاينة البحرية الأخرى إلى تعد دوره لكافة وأفعية لمرحلة تم أصبح ضابطاً لبناء بورسميد بعد إستقرار الإضراف ما بعد الترميم وأحيل على المعاش العسكري عام 1960 بدرجة رايك وصيى المعاش على أساس القسي مرتبه رايك حليف وأصل بعدها عدة بونه قاتاة السجون بصفة مدنية حتى وصل لدرجة مساعد قائد ميناء بورسميد وأستقلى بعد عنوان 1967 بورسميد حتى أعاد لإنتاح القاتاة في يونيو 1975 وسام بغير على على في ترميم القاتاة لإعانة للخدمة إلهية بدرجة قائد ميناء واستمر حتى عام 1984 بدرجة نائب مدير تركات بورسميد.

إستدأ إلى شركة القاتاة لإبراف وأبواب السفن كريس مجلس إدارة عام 1984 حتى أحيل إلى المعاش في 1/1/1989 وأسس خلاله تلك الفترة الشركة الإبراهيمية وصيى مفضيلة وكذا إستقلى الواليات والإبراهيم وأصبحت أساس العمل الإبراهيمي بالتركة حتى بعد ترقى ديانات منسبة.

والتصالحات المالية كشركة بالمالسة العالمية شاملة ميزانية الشركة خمسة أضعاف

و إلى تلكم إستخدام فلكية التاربعين سفلة الماعين بسرعته حيلة الرباط البواخر والشركات وأصبح التحويل بالكامل ويتمنى على القاتات الأمم الذي بلغ إيراد تركة الشركة غير مباشر.

و دفع الشركة في مصالح شركة البرجة الأولى في ترميم الشركات.

و أنشأ نادي الرباط للأشوار التي يسعى الآن للصعود الدوري الممتاز.

و كان له الفضل في إعداد تطوير هاش في منظومة الكفالك المستخدم اليوم

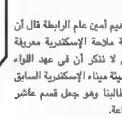
الباراخر بالقاتاة حيث أن الكفالك القديم كان يوزن 1250 كجم وهذا يحتاج إلى دفع ثمنه على سيارة نقل ثم بعد ذلك تمه بصناعة حصة قاطرة ثم تراجعت

و على أمانى بالسفينة لرسمه الأتو التي كان مضمونة إلتزام وإدارة التكلفة والمصالح وتطويع الربح وإستغلال الفرصة إلى ضرورة إمتداد تطوير هذا الكفالك وتصغير حصة بوزن من 1250 كجم إلى 250 كجم (جاءت

الفكرة من نص السجون به إلتزام على الطرارة) وذلك بهدف سهولة حلة مع العمل بكفاءة، وكبر على ذلك في الرزعة التي إستصميت الفكرة إلى البداية إلى أن جاءت إحدى العرضين من إلتزامين بصغير الفرق السلولى بنسبة من ديانات بمصر من الفكرة وصممها وصفاك الإبراهيم جمال لإستخدام وتبعية لإكتشاف قبل الإلتحاق على يدوات التورية في ظروف متخلفة مضمونة قبل فلفن وأتلى لا يكن أن مصر من ترميم على

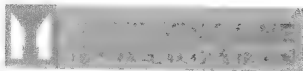
بافرقة بقاء السجون وعمل بكفاءة عالية جداً Port Able، وكانت تسمية ترميم قبل جوار القاتاة بعرض رئيس الشركة البرجانية بعد نجاح هذا الكفالك أن يسمى Refat نسبة إلى الريان جمال رنعت الذي رفض ذلك حيث أنه بعد موفقة رسمياً وبالوة وحينما طعت الشركة بأعماله سيواجه إلى المعاش أتمت الكفالك برسمه RE- Type وهو بيهي الكوريز الختلفة وفاء لهذا الرجل المصري المبرهن الشفيق

فتسبب لهذه الخصخصة المصرية البهائفة الختلفة التي لو كننا ما نقتد من مسئوليات ومناسب لإحتياج إلى مساحة كمساحة المال



وفي أمانى بالسفينة لرسمه الأتو التي كان مضمونة إلتزام وإدارة التكلفة والمصالح وتطويع الربح وإستغلال الفرصة إلى ضرورة إمتداد تطوير هذا الكفالك وتصغير حصة بوزن من 1250 كجم إلى 250 كجم (جاءت الفكرة من نص السجون به إلتزام على الطرارة) وذلك بهدف سهولة حلة مع العمل بكفاءة، وكبر على ذلك في الرزعة التي إستصميت الفكرة إلى البداية إلى أن جاءت إحدى العرضين من إلتزامين بصغير الفرق السلولى بنسبة من ديانات بمصر من الفكرة وصممها وصفاك الإبراهيم جمال لإستخدام وتبعية لإكتشاف قبل الإلتحاق على يدوات التورية في ظروف متخلفة مضمونة قبل فلفن وأتلى لا يكن أن مصر من ترميم على بافرقة بقاء السجون وعمل بكفاءة عالية جداً Port Able، وكانت تسمية ترميم قبل جوار القاتاة بعرض رئيس الشركة البرجانية بعد نجاح هذا الكفالك أن يسمى Refat نسبة إلى الريان جمال رنعت الذي رفض ذلك حيث أنه بعد موفقة رسمياً وبالوة وحينما طعت الشركة بأعماله سيواجه إلى المعاش أتمت الكفالك برسمه RE- Type وهو بيهي الكوريز الختلفة وفاء لهذا الرجل المصري المبرهن الشفيق فتسبب لهذه الخصخصة المصرية البهائفة الختلفة التي لو كننا ما نقتد من مسئوليات ومناسب لإحتياج إلى مساحة كمساحة المال

محاسب / إبراهيم شليبي



**LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS  
INDIAN CONTINENTAL/FAR EAST/USA WESTCOAST  
AND JAPAN PORTS**

**MAY2006**

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT
M/V YM COMFORT	88E	01/05/06	PSD
M/V SO. VIJAY	04E	03/05/06	PSD
M/V RIALTO BRIDGE	19E	06/05/06	PSD
M/V YM ORCHID	42E	08/05/06	PSD
M/V YM GLOPHY	79E	08/05/06	PSD
M/V YM PROMINENCE	27E	10/04/06	PSD
M/V YM HAWK	19E	11/05/06	PSD
M/V YM HIROSHIMA	08E	12/05/06	PSD
M/V YM GREEN	39E	13/05/06	PSD
M/V YM JBIZA	12E	15/05/06	PSD
M/V SOI MAHIMA	14E	17/06/06	PSD
M/V HUMBER BRIDGE	88E	19/05/06	PSD
M/V YM CYPRESS	40E	20/05/06	PSD
M/V YM OCEAN	79E	22/05/06	PSD
M/V NEW PORT BRIDGE	28E	26/05/06	PSD
M/V YM BAMBOO	38E	27/05/06	PSD
M/V YM GALAXY	60E	29/05/06	PSD
M/V HENRY HUDSON BRIDGE	57E	31/05/06	PSD

**EMES VESSEL'S DURING  
MAY2006**

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT
C/V NAYA A	60106	28/04/06	PSD
C/V SAMI A	804106	05/05/06	PSD
C/V NAYA A	602108	12/05/06	PSD
C/V SAMI A	605106	16/05/06	PSD
C/V SAMI A	60606	25/05/06	PSD
C/V NAYA A	60306	27/05/06	PSD

**LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS  
WEST BOUND  
MAY 2006**

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT	ROUTATION
M/V YM HAWK	19W	02/05/06	PSD	PSD/GOA/FOS/PSD
M/V HANJIN VALENCIA	60W	02/05/06	PSD	PSD/NAP/SP/BCN
M/V YM IBIZA	12W	06/05/06	PSD	PSD/GOAL/V/PSD
M/V HUMBER BRIDGE	88W	07/05/06	PSD	PSD/GOA/FOS/PSD
M/V AKASHI BRIDGE	28W	09/05/06	PSD	PSD/NAP/SP/BCN
M/V YM OCEAN	79W	13/05/06	PSD	PSD/GOAL/V/PSD
M/V NEW PORT BRIDGE	28W	14/05/06	PSD	PSD/GOA/FOS/PSD
M/V NORMANDIE BRIDGE	35W	16/05/06	PSD	PSD/NAP/SP/BCN
M/V YM GALAXY	60W	20/05/06	PSD	PSD/GOA/LV/PSD
M/V SAN PEDRO BRIDGE	50W	20/05/06	PSD	PSD/GOA/FOS/PSD
M/V YM YANTIAN	87W	23/05/06	PSD	PSD/NAP/SP/BCN
M/V YM TIANJIN	02W	29/05/06	PSD	PSD/GOA/FOS/PSD
M/V HANJIN OSAKA	30W	30/05/06	PSD	PSD/NAP/SP/BCN

**LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS  
NORTH CONTINENTAL PORTS  
MAY2006**

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT	ROUTATION
M/V HENRY HUDSON BRIDGE	57W	07/05/06	PSD	BCN/FXT/RTM/HAM/GOA
M/V YM CYPRESS	40W	01/05/06	PSD	PSD/RTM/HAM/ANR/FXT
M/V ROTTERDAM BRIDGE	21W	02/05/06	PSD	PSD/RTM/FXT/HAM/LEH
M/V INDIA LOTUS	31W	14/05/06	PSD	BCN/FXT/RTM/HAM
M/V YM BAMBOO	38W	04/05/06	PSD	PSD/RTM/HAM/ANR/FXT
M/V EVER GENTLE	51W	21/05/06	PSD	BCN/FXT/RTM/HAM
M/V YM BREMEN	25W	06/05/06	PSD	PSD/RTM/FXT/HAM/LEH
M/V SOI VIJAY	05W	28/05/06	PSD	BCN/FXT/RTM/HAM
M/V YM PINE	39W	15/05/06	PSD	PSD/RTM/HAM/ANR/FXT
M/V TSING MA BRIDGE	22W	16/05/06	PSD	PSD/RTM/FXT/HAM/LEH
M/V YM PLUM	43W	22/05/06	PSD	PSD/RTM/HAM/ANR/FXT
M/V YM COSMOS	45W	29/05/06	PSD	PSD/RTM/HAM/ANR/FXT
M/V CHISWICK BRIDGE	27W	23/05/06	PSD	PSD/RTM/FXT/HAM/LEH
M/V JAMES RIVER BRIDGE	26W	30/05/06	PSD	PSD/RTM/FXT/HAM/LEH

**LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS  
FAR EAST / EAST MED PORT**

**MAY2006**

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT
M/V YM YUN HE	14E	03/05/06	PSD
M/V YM SKY	31E	10/05/06	PSD
M/V YM IZMIR	13E	17/05/06	PSD
M/V JINYUNHE	38E	24/05/06	PSD

مكتب بوسعيد، 13 شارع الجمهورية، تلغراف، فاكس 066/338845  
مكتب دمياط بجوار شركة الحاويات تليفون وفاكس 320221 (57)  
الشروع، القاهرة - بوسعيد - السويس

الإسكندرية، شارع فرانك ساهاد، للسلطة، محطة الرمل، 4861239 - 4873078 - 4873951  
فاكس 4840757 - 4847266 - 4847266 تلغراف 54418 - 54630



# أحلام وطموحات تحققت على أرض الواقع

## ومجمع خدمات الإستثمار بالإسكندرية!!

إعداد / محمد الضحاح



ومكتب خدمات متابعة التأسيس إذا فكيف يمكن في ظل وجود كل هذه المكاتب

لخدمة المستثمرين أن يجد أي مستثمر أية مشاكل أو معوقات فهو يقوم بالمصالح على موافقة الهيئة العامة للإستثمار متى تأسس المشروع ويرتب أوراقه لإيداعها لمكتب السجل التجاري المصالح على شهادة ميلاد المشروع ثم يتجه إلى مكتب ضرائب الإستثمار للفتح الملف الضريبي للمشروع ويطلب المكتب للمستثمر خطاب يسجل على البطاقة الضريبية للتيسير عليه في إيفال الدياء والكهرباء وخلافه حتى يتم استخراج البطاقة الضريبية المميكة من الماسب الآلى وعندما جاء في خاطرن سؤال وجدنا الإجابة أن جميع هذه الإجراءات لأي مشروع لا تستغرق أكثر من يوم واحد فكانت معالجة سارة أسعدت وأبنا ذلك أيضا على وجوه المستثمرين المتواجدين بالمجمع، وأولا وآخرنا لابد لنا أن نقول كلمة حق.

كل هذا الجهد كان وراءه السيدة الفاضلة وكيل الوزارة ورئيس مجمع خدمات الإستثمار الأستاذة/ نادية عبيد فهمي منذ بداية إنشاء هذا الفرع لم تدخر وقت ولا جهد ولا سطر حتى اكتمل هذا المجمع بهذه الصورة المشرفة ووثلت الكثير لتأثيل أي معوقات قابلت المستثمرين وتم إنشاء هذا الفرع تحت رعاية وتوجيهات أحد القيادات الشابة مثل السيد الدكتور/ زياد بهاء الدين رئيس الهيئة العامة للإستثمار ولا توجه الشكر للسيد الدكتور / محمود محي الدين وزير الإستثمار على مجهوداته المحسنة التي يقوم بها لزيادة الإستثمارات في هذا البلد الذي يستحق منا أن نعمل لنهضته بعب وإخلاص لكي تكون هذه بداية إنطلاقة جديدة ومستقبل أفضل لأبناء هذا الشعب.

لنحيا إستثمارنا حيلة إن شاء الله تعالى  
والاستثماريون ته التمتع مع مجمع خدمات الإستثمار  
ومعكم في حلة إلى إستثمار الإستثمار وإدارة المجمع

لذا كان لابد أن تلقى الضوء على وجهه مشرق وهو حقيقة وليس حلم مكاتب مدينة الإسكندرية، ورئيس البحر الأبيض المتوسط وهو مجمع خدمات الإستثمار بالإسكندرية بعد أن تردد أسم هذا المجمع بين الكثير من رجال الأعمال القيمين في مصر وأيضا من أبناء مصر الذين يملكون بالفارح وأتى إستثمار أموالهم في بلدهم وكذلك مستثمرون أجانب قروا إستثمار أموالهم في مشروعات مختلفة في هذا البلد الذي بالخيرات ولا سرف ندعمكم بوجوه داخل هذا المجمع بمنطقة الممرية ك

29 طريق إسكندرية القاهرة الممرية  
وقبل أن نلعب طرحنا عدة أسئلة على أنفسنا وما هي الإجابة.

وجدنا مبنى مميز معمار بالذائق والأشجار وكأنه لوحة جسيمة دخلنا لنداء جولتنا وجدنا قسم للاستعلامات ومكتب الإستقبال والمشورة وجدنا عدد من شبابنا وفتياتنا في ردى مودج جميل للإستقبال المستثمرين وجدنا عندهم الرد على جميع الأسئلة التي يمكن أن يطرحها مستثمر عن كيفية تأسيس أي مشروع ونجد منهم حسن توجيه المستثمر إلى كل مكتب وكيفية تجهيز وترتيب جميع أوراقه بسهولة، ويسر وخلال الجولة وجدنا جميع الجهات الحكومية ممثلة في مكتب به عدد كاف من ممثلي هذه الجهات إلتزام جميع الإجراءات المطلوبة من هذه المكاتب أو إزالة أي معوقات والعمل على حلها وتابعة الجولنا وبعد مسد عدد من المستثمرين دون أي جهد أو عاء، أو روتين لنجد مكتب لشئون القانونية والتأسيس ومكتب إدارة التنفيذ ومكتب لمطى المحافظة ومكتب لوزارة القوى العاملة ومكتب لفرقة التجارية ومكتب لقاعة المحاميين ومكتب للتأمينات الإجتماعية ومكتب لشئون البيئة ومكتب لوزارة الزراعة ومكتب لوزارة السياحة ومكتب لوزارة الصحة ومكتب لتصامير الإقامة بترخيص العمل ومكتب لإدارة الجوازات والهجرة والجنسية ومكتب لهيئة العامة للتصنيع ومكتب لإدارة السيرة والصحة المهنية ومكتب الفاعق للبنى والحريق ومكتب مصلحة الموارك ومكتب السجل التجاري ومكتب الشهر القلبي ومكتب ضرائب الهيئات ومكتب ضرائب الإستثمار

عندما تجتمع الإرادة والتحدى  
والفكر العلمي المهني على الدراسة  
الجيدة والاجتهاد والإخلاص في  
العمل سوف تقوم وتنهض بلدنا  
الحبيبة وتكون من أعظم بلاد  
العالم. نعم نستطيع أن نكون من  
الدول المتقدمة في هذا القرن  
الجديد.



الأستاذة نادية عبيد وكيل الوزارة ورئيس  
فرع مجمع خدمات الإستثمار أثناء اجتماعها  
بممثلى الجهات الحكومية المختلفة

# الاستثمار في البحث العلمي والتطوير التكنولوجي

بقلم محاسب سعيد رجب شرف الخبير المالي والاقتصادي

**قبل أن نتكلم في موضوع الاستثمار في البحث العلمي والتطوير التكنولوجي يجب أن نؤكد أنه لا بد أن تكون هناك قاعدة عريضة وواسعة للعلم وأن تكون هذه القاعدة ذات فاعلية في التطبيق فلم اليوم هو تكنولوجياي القدر - ومن أهم أن نؤكد أنه من أجل فاعلية بعيدة المدى فلا بد أن يقترن نقل التكنولوجيا بنقل العلم أيضا فالتكنولوجيا التي لا يدعمها بحث علمي متقدم لن يكتب لها الإزدهار والتقدم.**



**ومن هنا يجب أن نلقى نظرة على الأمور الآتية،**  
بما كانت القدرة التنافسية،

حيث يشهد المجتمع الإنساني في الوقت الحاضر تحولا كبيرا وهو في سبيله إلى عصر جديد بدأت ملامحه في الأفق بعد فترة إمداد طوال الخمسين سنة الأخيرة من القرن العشرين حيث يمثل هذا التحول أهم التحديات التي تواجه الإنسانية، فقد أدت الثورة العلمية والتكنولوجية المعاصرة إلى ظاهرة العولمة وأدى إنتهاء الحرب الباردة إلى سيطرة القطب العلمي على العالم - وأدى التغيير النسبي لتأخر الإنتاج إلى إقتصاد المعرفة ومجتمع المعلومات - كما أدى إفتقار القطاع العام إلى التوجه إلى إقتصاد السوق.

في ذلك يؤكد على أن العصر الجديد سوف يشهد تغييرا شاملا في طبيعة المعرفة - وفي إلمام الإنتاج وإستغلال في نظام السلطة وإدارة - بل وفي خصائص الحياة اليومية للناس. ومن هذا المخطط تتضح النظرة على أن التحديات التي يحملها العصر الجديد لن يتصدى لها إلا بأساليب البشرى دائم الترقى ودائم المعرفة ودايم التنوع - سواء على المستوى الفردي أو على مستوى المجتمعات وذلك من خلال إقتان وإستخدام العلم والتكنولوجيا - بل ومعني ذلك من تعليم مجتبه وتدريب مستمر ويحث على جاد يؤدي إلى ثورة في الإبداع والإختراع والإبتكار والتطوير التكنولوجي ويحث تدفق هذه الثورة العلمية والإبتكارية للنهوض بالإنتاج والخدمات وتنمية المجتمع بمختلف فئاته وتحقيق مستوى أرقى للأفراد في المجتمع.

وقد أصبح من المسلم به أن التنمية تعتمد بدرجة كبيرة على المعرفة والتكنولوجيا وبدرجة أكبر على قدرة الدولة على إختيار المناسب منها لمواجهة إحتياجاتها. أخيرا في إعتبار عدد من

التحديات الهامة تذكر منها ما يلي:

أولا: أن المعلومات في أغلب مياين البحث العلمي أصبحت تتضاعف كل عشر سنوات أو أقل.

ثانيا: أن عدد العلماء يزداد بشكل مذهل إلتزاما بالعلم والمعرفة والبحث العلمي المتعمق.

ثالثا: أن المسألة الديمقراطية التي تفصل بين ظهور نتائج البحث العلمي وبين إكتشاف تطبيقاتها قد قلت إلى حد كبير فالتطور العلمي يسير

بدا من غير التطبيق (أي - أن التقدم العلمي والتكنولوجي أصبح لا يتوقف عند حد معين ولكنه يقوم في المقام الأول على إمتلاك أدوات المعرفة.

خلافا: أن العالم يواجه الآن اختراعا كس-

ديتين - وإذا افترضنا أن 1% من هذه البراءات يجد طريقه لتطبيق فإن هذا يعطى فكرة عن حجم التكنولوجيا المتاحة والتي من الممتع سوف تترادى مع تضاعف الإبداعات العلمية والتكنولوجيا كل عشر سنوات أو أقل.

رابعا: - أن العولمة تدعو إلى الندية والمنافسة والتعامل على أساس أن الجميع شركاء وهو ما ينقل التعامل على أساس سد العولمة وتضييق الفجوة بين دول الشمال ودول الجنوب. وبهذا يعني أن البرامج البحثية في دول الجنوب يجب أن تتركز أولاً بجديدة في دول الشمال لتحقيق قدر أكبر من المعرفة يضعها موضع تقدير من المجتمع العلمي العالمي.

خامسا: أن تمتد مسؤولية الجامعات والمؤسسات البحثية في دول الجنوب إلى تكوين وتخريج قادة التقدم والتطوير لتكون قادرة على صنع المستقبل بدلا من العالق به هذا بجانب تخرج أفراد يرقى الإحتياجات المالية للسوق أو وفق الرؤى الجنية على تطورات مستمرة.

سادسا: - أن تتكلم أن قدراً أكبر من قوة العمل وإنتاج سوف يعمل في من قطاعات كثيفة الإستخدام العلم.

سابعاً: - أن الدول القائمة استطلاعات تفحص مجالات الفكرة الفكرية في إقطاعات الجهات والتي تمثل إطاراً شاملاً للعمل العلمي والتكنولوجي على مستوى العالم.

رابعا: - أن 96% من مصادر العالم تخصص للبحث والتطوير وأن 97% من مصادر العالم تخصص للخدمة العلمية والتكنولوجيا وأن 20% الأخرى تنصب إلى رأس المال والمال والموارد البشرية.

كل ما تقدم فإنه كلما زاد نصيب الناتج الفكري والعلمي عن الناتج المصنعي - كلما زاد المجتمع نمواً بعدلات أكثر وحقق الرفى والرخاء - فالثورة العلمية والتكنولوجيا المعاصرة هي التي أدت إلى العولمة.

ولابد أن نقول هنا أن القدرة التنافسية للأمم والمنظمات الآن تقوم على أربعة عوامل هي:

1- الموارد البشرية.

2- الموارد البشرية.

3- المعلومات.

4- الإدارة.

ويجب أن نوضح أن ديناميكية الصالة وتغير مستوياتها يجعل الإنسان عرضة لتقدم معلومات ومهارات - وأن تغيير الإنسان لعمله عدة مرات خلال حياته العملية تحطه في حاجة إلى التعليم والتدريب المستمر.

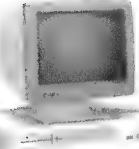
كما أن التسارع للذهل في الإكتشافات العلمية والإبتكارات التكنولوجية يحدت هزات عنيفة تفرض تعديلاً مستمرا وكثيفا على منطويات التطوير والبحث العلمي والتكنولوجيا في أي مكان على سطح الأرض ويستوى في ذلك أهل الشمال وأهل الجنوب حيث أصبح من الإستحالة عزل المكان والزمان.

**ونخلص ما تقدمه من الآتي:**

1- إستشراف أدق للمستقبل بمعنى أن تكون العين على المستقبل دائما وذلك بأن يصبح التغيير والتطوير والإبتكار والتسويق من المكونات الأساسية في الصناعة.

2- أن تكون إستراتيجية بناء القدرة التنافسية جزءاً لا يتجزأ من إستراتيجية عليا للتنمية.

3- الإرتقاء بالقدرات البشرية في مجال



للتنوع وإرتقاء الإنتاجية - بل هي أيضا مرتبطة بالقدرة على إكتساب مزايا معينة أو تقليل تكاليف معينة.

وفي ضوء ما تقدم يصبح الإستثمار في البحث العلمي والتطوير والتكنولوجيا لإنتاج المعرفة الجديدة والإستثمار في تطبيقاتها من الفوائد المتعة لمواجهة التحديات التنافسية المعاصرة العولمة - حيث أن ذلك يؤدي إلى:

1- خلق منتجات جديدة.

2- تحسين وتحديث المنتجات القديمة.

3- تنوع المنتجات وإستمرار تواجدها.

4- خفض تكلفة الإنتاج.

5- المحافظة على البيئة.

كل هذه الأمور تشكل الإحتفاظ بالأسواق التقليدية وإثابة العرض لفتح أسواق جديدة.

ويجب هنا أن ننبذ أن الدول المتقدمة تبنت لزمن طويل طريق إستراتيجية قائمة على عريضة ومكثلة العلم والتكنولوجيا وركزت على تنمية الفروع وميادين العلوم الأساسية - كما أهتم بالقدرة وتمويل الإستفادة التكنولوجية وتنمية الموارد البشرية - وهذا التركيز على البشر والبيئة للتنمية كان وراء إنشاء أجهزة القوى الإلكترونية - وهذا يفسح لذا انصبت الجهود إلى الدول المتقدمة والدول النامية، وذلك لأن الدول المتقدمة تحركت بسرعة وبمعرفة فائقة وتحتوي إلى إنتاج سلع وتقديم خدمات يحمي الدول النامية التي لم تستطع إقتان الإنتاج وإستخدام العلم والتكنولوجيا.

**ما هي التكنولوجيا المطلوبة للتنمية القومية؟**

نفيد أن كل البلاد المتقدم منها أو النامي تحتاج إلى خمس مجموعات من التكنولوجيات اللازمة على العلم للقيام بتحقيق خططها القومية للتنمية وهذه المجموعات هي:

1- تكنولوجيات من أجل الإحتياجات الأساسية.

2- تكنولوجيات من أجل الثروة.

3- تكنولوجيات من أجل الإنتاج العلمي بخلاف المعرفة.

4- تكنولوجيات من أجل الإدارة الرافعة.

وتعتمد على ما تقدم فإن إستراتيجية العلم والتكنولوجيا يجب أن تكون شاملة وأن تخاطب أربعة أطراف أساسية وهي:

1- الحكومة.

2- الصناعة.

3- مجتمع العلم والتكنولوجيا.

4- المجتمع ككل.

**ويمكن تصنيف دور كل من الأطراف الأربعة على النحو الآتي:**

1- على الحكومة أن تدعم العلم والتكنولوجيا وتتبع الوسائل لتطورها وتستخدم التكنولوجيا بكفاءة.

2- يجب على الصناعة أن تستفيد التكنولوجيا من أجل خلق الثروة وبالتالي تسرع من نمو الإقتصاد - وعلى الصناعة أيضا عدم تطوير العلم والتكنولوجيا.

3- يجب على المجتمع العلمي بذل أقصى ما في وسعه نحو الإسهام في خلق المعرفة العلمية والإبتكار وإستخداماتها.

4- يجب على المجتمع ككل أن يقوم بدعم البيئة التحتية للعلم والتكنولوجيا ويؤتي بالغناء العلمية.

# تأثير الاستثمار في البحث العلمي والتطوير التكنولوجي

- 5- يجب إعداد التهيئة القومية المستقبلية بكل غاية وأخذين في الاعتبار الرؤية القومية (الخطوط عريضة المدى) والخطط الخمسية.
- 6- هناك ثلاثة أساسيات علمية والتكنولوجيا وهي:
  - 1- الإستراتيجية. - ب. أساسية.
  - 2- النخطة الاستراتيجية.
- وهذه الأساسيات الثلاثة يجب إعدادها وتنفيذها بكل دقة وأثر ضرورية للتكنولوجيا في التنمية تدفع من حقيقة أن التكنولوجيا هي العامل الرئيسي في كل نظم الإنتاجية القائمة على المعرفة. فالتكنولوجيا يمكن أن تتفوق على بعض العوامل مثل نفرة العمالة أو الموارد لكن يبقى هنا عامل جديد في الإنتاج وهو تكنولوجيا المعلومات التي تمثل إدارة إستراتيجية تطور قائمة المصنعة والمهارات والمعرفة والأنشطة كثيفة التكنولوجيا.
- تتميز المؤسسات العلمية وتحميد الحالات
- التكنولوجيا:
- 1- يجب أن تحدد المستويات المطلوب تهيئتها بحيث تتفشل منظومة تنمية القدرات الذاتية على صياغة البحث والتدريب ودعم مستوى الأفراد التي تتعامل مع التكنولوجيا مع وجود قدرتها وقوية القوات التي تربط بينها - كما تصنف مستويات القوى العاملة العلمية تهيئتها كالآتي:
  - 1- الباحث والمطور. - 2- الإستشاري والمعلم.
  - 3- التكنولوجيا والمهندس. - 4- خبير النظم والمطبيقات.
  - 5- الاقتصادي.
  - 6- العامل لأمر وتصل المام.
- كما يلي بعد ذلك المجالات التكنولوجية المطلوب تأهيل الكوادر فيها وهي:
  - 1- التعليم.
  - 2- البحث والتطوير.
  - 3- المهارات.
  - 4- الإنتاجات التكنولوجية المختلفة.
- الأنشطة خضوصا الصناعية
- 7- تل- التكنولوجيا على المستوى المحلي والوطني
- 6- تل- التنمية التكنولوجية وتكون المرجع الأنسب من التكنولوجيا المستوردة والمحلية
- 7- التفاوض والتعاقد على التكنولوجيا
- 8- إستراتيجية تطوير وتطوير التكنولوجيا ونشرها
- 9- التخطيط والتشريع كبروات لتعريف الأهداف التكنولوجية.
- 10- إدارة التكنولوجيا والتغيير التكنولوجي
- العمل على توفير التكنولوجيا المتقدمة:
- بعد ظهور التطور العلمي الهائل الذي تم خلال السنوات الأخيرة والمعرفة الكبيرة التي حدثت في علم الحاسب الآلي والإلكترونيات وأهميت التكنولوجيا المتقدمة تشارك في عدد من الخصائص نوضحها فيما يلي:
  - 1- ارتفاع الخلفة الإنتاجية للوحدات الصناعية
  - 2- الخصائص الإنتاجية للوحدات الإنتاجية
  - 3- ضبط الجودة المستوردة أثناء عملية التشغيل
  - 4- تنمية المصنوع وتوابعهم
  - 5- حماية الصيانة الوقائية للمعدات والأجهزة
  - 6- وفي الدراسات الحديثة التي صدرت مؤخرا أن من المهم تبين التكنولوجيا القديمة في الحياة الذاتية وأول أسباب هذه الدراسات:
  - 1- التكنولوجيا المتقدمة في أحد أسباب النفاذ من الأمن القومي لأن المسألة يساعده أن من يملك مصادر التكنولوجيا الحديثة المتطورة يمكنه السيطرة على جانب كبير من شروط التعلق العسكري.
  - 2- وألا يمكن بالطبع الفصل بين الصناعات المختلفة والأعمال التكنولوجية المختلفة. إذ أن التميز بين مستويات الصناعة والتقدم لتكنولوجيا لا يجب حقيقة إعطاء الصناعات على بعضها البعض - فأساس الخدمات لهايتها تلتزم من كافة هذه الصناعات وتتطلب تدافعا كل هذه الموارد.
  - لذلك فلابد من العمل على توفير لتكنولوجيا المتقدمة كما يمكن ذلك.
- دور التخطيط والتشريع في التنمية
- من المعروف أن التخطيط يمر بثلاثة مراحل.
- المرحلة الأولى تقوم على تحديد الإستراتيجية القومية والمرحلة الثانية تبنى برسم السياسات الكلية بتحديد الأهداف والمرحلة الثالثة تعمل على تنفيذ المشروعات والبرامج التي تحقق هذه الأهداف.
- ولذا كان التطوير التكنولوجي للتخطيط يصبو في تحقيق أهداف اقتصادية بمتى فله أن الأثر لأن تمثل الأهداف التكنولوجية مكان الصدارة في أولويات المصنعة. ولذا كانت التكنولوجيا المتطورة كد وسيلة لزيادة إنتاجية من السلع والخدمات فإن التخطيط يستهدف أيضا زيادة إنتاج السلع والخدمات - ومن لم أصبح رأيا على خطه التنمية أن يأخذ في اعتباره التكنولوجيا المتطورة باعتباره أداة فعالة لتحقيق أهداف التنمية.
- ارتفاع منظومة البحث العلمي:
- والارتفاع بمنظومة البحث العلمي فإنه يجب وضع سياسة تنمية العلمية وتنظيمها في إطار الأولويات السياسية والاقتصاد في دور البحث العلمي في التنمية التكنولوجية كمنهجية إستراتيجية من الممارز الأولى من أرساء المصوح العلمي.
- وتلعب الإدارة العلمية وما تتخلله من تطوير فكر ومكانات وأساليب إدارة البحث والتطوير واختيار قياداته وفراجه وتنسيق نتائج البحث مع مصادر تمويله.
- والأهمية الكبرى البشرية وتطوير مواردها ومعالجة نقص في المهارات الخاصة للارتفاع بالبحث العلمي إلى مرتبة الجدارة.
- بإتاحة الموارد المالية والعمل على زبائنه والبحث عن مصادر تمويل بجانب التمويل الحكومي من خلال القطاع الخاص والقطاع الإستثماري.
- أثر السلبية لنقل التكنولوجيا:
- من أكثر كثير من الدراسات يؤكد أنها الواقع أن الإستثمار في عمليات نقل التكنولوجيا من الدول الأجنبية يكتسبه كثير من الآثار السلبية وأهمها:
  - 1- إعطاء تطور إنتاجي تقني في بادئ الأمر يتم تراجع هذه التكنولوجيا وتحولها من ميزة إلى عيب في التكاليف.
  - 2- عدم إستفادة الصناعة المحلية من عمليات النقل التام للتكنولوجيا المستوردة.
  - 3- التنمية الاقتصادية والتكنولوجيا للمحلل الصناعية الكبرى.
  - 4- إضعاف مؤسسات البحث والتطوير في الدولة والمدة قدراتها.
  - 5- إغراق الكثير من المنشآت الصناعية في الدخلة كمكاتب التصميم الصناعي ومراكز البحوث والتطوير.
  - 6- إستيراد العديد من المصانع الكاملة والمعدات القديمة والمستهلكة والتي أضربت بالمنتجات الصناعية ضررا بالغا.
  - 7- تعرض البيئة المحلية لمخاطر بيئية عديدة نظرا لأن نقل التكنولوجيا من الخارج ينطوي عليه في أغلب الأحيان نقل تكنولوجيا لتلذخ في الصناعات الواقعة الإجماعا وإقتصاديا والتكاليف المخطي لأنها مستوردة.
  - 8- وجود العديد من الممارسات الخاطئة في مجال نقل التكنولوجيا ويرد الكثير من الشروط التصفية الجائرة عند نقل التكنولوجيا من الدول المانحة.
- الأسس المقترحة لنقل السليم للتكنولوجيا:
- تلخيصا لهذه الآثار السلبية فإننا نوصي بالآتي:
  - 1- تنظيم دور الدولة في التوجيه والإشراف على عمليات نقل التكنولوجيا على المستوى القومي.
  - 2- التأكيد على عنصر الإختيار التكنولوجي الملائم من حيث تحديد المائد والتكلفة ومدى صلاحية التكنولوجيا المستوردة.
  - 3- التحليل في إختيار التكنولوجيا التقنية الغير ملوثة بيئية.
- 4- توفير الصابة لتألق أو مستورد.
- 5- التركيز على وسائل نقل التكنولوجيا بمقوماتها العلمية والصناعية.
- 6- توفير البحوث والتطوير العلمية في مجال التكنولوجيا على مستقبل التنمية لإننا نوصي
- 7- ضرورة أن تقع الحكومات بتقديم الإسهامات المادية لتحقيق التنمية التكنولوجية التي تأخذ على عاتقها مسؤولية رسم وتخطيط وتنفيذ السياسات التكنولوجية.
- 8- البحوث والتطوير العلمية في مجال التكنولوجيا على طريق الترويج التالي:
  - أولاً: أن يكون مجلساً علمياً أعلى برئاسة أكبر رأس في الدولة ومضيفة جميع الوزارات والمؤسسات ذات الصلة بالمعرفة بالبحث العلمي والتكنولوجيا وقطاع الإستثمار ورجال الأعمال وتلبي جميع سياسة قومية للبحث العلمي والتنمية التكنولوجية ومعالجة تعقيداتها.
  - ثانياً: تحقيق الروابط والجسور بين مراكز البحث العلمي والتكنولوجيا وبين أجهزة وبنظامات الإستثمار والإيمان.
  - ثالثاً: إعطاء مزيد من الحرية لمراكز البحث العلمي والتكنولوجيا في مجال إدارة أبحاثها.
  - رابعاً: تعزيز الروابط بين مراكز البحث العلمي والتكنولوجيا وفي الدولة ومراكز الأبحاث المقدمة بالدول الغربية.
  - خامساً: إهتمام بمعاداد مراكز البحوث الصناعية وإتزانها.
  - سادساً: إستكمال أي نقص في بناء الشبكة القومية للبحث والتطوير عن وضع خطط واضحة ومحددة لمراكز البحوث والتطوير الموجودة حالياً.
  - سابعاً: بعد قدرات البحث العلمي في مؤسسات البحث العلمي والتطوير وذلك بالإعتماد بإعداد أجيال الباحثين التكنولوجيين والمهنيين القادرين ومنهم حوافز تشجيع عمليات التطوير والإبتكار مع ضرورة تدعيم قدرات المؤسسات البحثية.
  - ثامناً: إلتزام بنظام التعليم في كليات الهندسة والفنون التطبيقية بمعاداد التعليم الفني ومراكز التدريب المهني ليكونا في مستوى متقدم في التعليم الهندسي والفني.
  - ثانياً: العمل على تنمية قدرات ومهارات رأس دال البشرية وإعتمادها الدعامة الأساسية لإقتصاد القومي.
  - ثالثاً: ضرورة الإهتمام بتسويق الخدمات التكنولوجية وذلك بإعشاء جهاز لتسويق التكنولوجيا الوطنية والتصرف بها مع تسويق الخدمات التعليمية والإستشارات وكذلك إستقدام الخبراء الأجانب للتخصصين في هذه التكنولوجيات وتوفير آلية الإتصال بينهم وبين الباحثين الوطنيين.
  - رابعاً: تعلم التطوير المصممي للإتفاق على أنشطة البحث والتطوير التكنولوجي
  - وأخيراً فإننا أرجو أن نكون قد وفقت في عرض موضوع الإستثمار في البحث العلمي والتطوير التكنولوجي وأن نكون قد وفقت أيضاً في عرض بعض الرؤى المستقبلية للتنمية التكنولوجية وأرجو من التقدم التكنولوجي الإستجابة لما أو بعض منها

# الجمارك المصرية نحو المستقبل

صرح السيد جلال أبو الفتوح رئيس مصلحة الجمارك بأنه في إطار برنامج تعزيز التجارة (ج) الموقع بين جمهورية مصر العربية والاتحاد الأوروبي والذي يتضمن بين مكوناته واحداً من أهم أنشطة ومهام تطوير العمل الجمركي وهو:

## تطوير المهارات الإدارية لتنفيذ المهام لدى المستوى العالي والمتوسط

وذلك خلافاً لما هو متعارف عليه من أن أعضاء أسرة الإدارة العليا ليسوا في حاجة إلى تدريب أو اكتساب مهارات جديدة حيث قامت وحدة التطوير والإصلاح الجمركي بتنظيم برنامج تطوير المهارات الإدارية برعاية الاتحاد الأوروبي وهذا البرنامج يتضمن ثلاث حلقات:

الحلقة الأولى: برنامج فريق الإدارة العليا الذي يقود الجمارك الجديدة إلى المستقبل حيث إنعقدت هذه

الحلقة خلال الفترة من 6 إلى 8 إبريل بالعين السخنة بمشاركة السادة الأساتذة المرشحين لرئاسة القطاعات والمناطق الجمركية بالهيك الجديد.

الحلقة الثانية: وهي تتعلق ببرنامج تطوير نظام التخطيط الإداري وهي لمدة أربعة أيام سيتم تنفيذها لاحقاً بمشاركة السادة المرشحين لرئاسة القطاعات والمناطق الجمركية بالهيك التنظيمي الجديد للجمارك.

الحلقة الثالثة: وهي ترتبط ببرنامج تنفيذ الفطة الإدارية لمصلحة الجمارك وهي تخصص التدريب لكل قطاع على حدة والإدارات الإقليمية وأطقم العاملين بالإدارات المركزية لعدد عشر دورات لفترة ثلاث أيام لكل دورة بكل موقع جمركي هذا وقد صرح السيد/ محمد حمن محمود رئيس المنطقة الجمركية الشمالية والغربية بأنه بالنسبة للبرنامج الذي تم تنفيذه من الحلقة الأولى بمنطقة العين السخنة على مدار الثلاثة أيام خلال الفترة من 6 إبريل إلى 8 إبريل تم تحقيق ما يلي:

❖ في اليوم الأول: تم دراسة إدارة التغيير والتعريف بالغرض منها بهدف تحديد الأساليب والمداخل الخاصة بإدارة التغيير ومنها يتم التوصل إلى إعداد ميثاق إدارة التغيير يرفسه التزاماً من الإدارة خلال عملية التغيير.

❖ في اليوم الثاني: من فعاليات هذا البرنامج تم الإتيان على جانب كبير من الأهمية

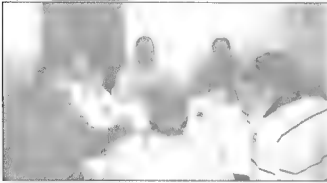
بخصوص تحديد الأهداف الاستراتيجية للجمارك المصرية على النحو التالي

1 - تقديم خدمة جمركية متكاملة من خلال تطوير منظومة عمل تحقق تيسير التجارة مع إحكام الرقابة الجمركية الفعالة.

2 - كفاءة تحصيل الضريبة الجمركية مع خفض تكلفة الصفقات وضمان العدالة الضريبية لجميع المتعاملين مع الجمارك.

3 - تحقيق الشفافية والمصادقية من خلال إقامة علاقة مشاركة مع مجتمع الأعمال والتجارة بما يساعد على رفع مستوى الإنجاز التجاري.

4 - تنمية الموارد البشرية من خلال البرامج التدريبية وبناء القدرات مع تصميم هيكل تنظيمي فعال يدعم اتخاذ القرار مع الأخذ في الاعتبار أفضل المماريير والممارسات الدولية وتوابع بيئة العمل القائمة.



أسرة تحرير المجلة  
وجميع العاملين بها  
يشاطرون

الأستاذ / مصطفى بكرى

عضو مجلس الشعب

ورئيس تحرير جريدة الأسبوع

والأستاذ / محمود بكرى

ناشر رئيس تحرير جريدة الأسبوع

ومراسل تليفزيون المنار

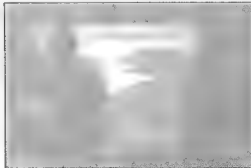
الأحزان

في وفاة المفقور له بإذن الله تعالى والد هما

المرحوم / مصطفى بكرى

تقدم الله الفقيد بواسع رحمته

وألهم أسرته الصبر والسلوان



## بداخل الغرفة التجارية بالسكندرية

- حسام لهيطة يقترح وعبد العال يطالب والقيادات تلبى ومازالت مائدة الحوار مليئة بالمفاجآت
- 25 مليون دولار مخصصة للكشف بالأشعة
- السيد أبو القمصان، يدعو لعمل ورشة عمل لتطوير البنية التحتية للتجارة الخارجية والنقل

بين الجمارك والغرفة التجارية بالتعاون مع شعبة المستفيدين وشعبة خدمات النقل الدولي للوصول بهذه التخليصات لتسريع العمل بالمستفيدين والقيادات.

ورداً على هذا المقترح أشار رئيس مصلحة الجمارك إلى أن هناك ثلاث عوامل رئيسية هي رهل الجمارك والمجتمع التجاري والوسيط هو المستخلص الجمركي ونحن نأمل أن تكون هناك شركة قوية تتبنى النهوض بالمستخلص ليكون مركزاً ثقل بين الطرفين.

ورداً على سؤال حسام لهيطة حول بيان العروة التفصيلي أوضح رئيس المصلحة أن أي شخص يمتلك بيان عروة تفصيلي مطابق المواصفات لا يحق لرجل الجمارك أن يقيم بقيمة الجور، وتلك حالات شاذة وطارئة وإذا حدث رجاء الرجوع إلى شخصيا لأن هناك منشورات تمنع ذلك.

كما صرح رئيس المصلحة أثناء تعليقه على إستثمار حسام لهيطة حول كثرة الأساطيل داخل ميناء الإسكندرية أثناء عملية لكشف بالأشعة.

دخلة قانون التصدير والإستيراد التي صدرت مؤخراً لإجراء بعض التعديلات التي تضمنتها أحكامها وهذا ليس محل نقاش على أن التطبيق العملي قد يفرض وضاماً تتطلب أجواء تعديل في الأحكام إدارية.

يتم عرض بعض الظواهر العملية في التالي:

1- تظلم أحكام المادة 84 من لائحة رسوم الإستيراد والتصدير والقواعد الخاصة بمستلزمات الإنتاج الواردة لمصانع وضمت على تحديد بيانات المنتج عليها يتم شراء مستلزمات الإنتاج من (مصدر) وليس (المنتج الأصلي) وقد تقوم الشركة بخزن كميات المسبب أن تتضمن الفاتورة بيانات (عدد المنتجين الأصلي).

طالب الأعضاء بأن يتم إستثناء معلومة تقديم بيانات المنتج بالأساسية لاستلزمات الإنتاج الواردة للمصانع.

2- لازالت القيود التي أوجدها القرار الخاص بوزير الشؤون رغم رقم 619 لسنة 98 فاقمة في الملحق رقم (3) بعد (2) من لائحة قانون الإستيراد والتصدير.

حيث أن القيود الإستيرادية المنقطة بضرورة الشحن من بلد المنشأ كانت تستعديها مرحلة كانت قائمة وقت صدور القرار بينما في المرحلة الحالية تعدلت الأوضاع داخلياً وخارجياً إلى تشجيع التصدير من خلال المناطق الحرة حيث يتم تجهيز مخزون جازم للبيع عند الطلب.

كما طالب أعضاء الجمعية أيضاً بإلغاء قيد القرار 619 لسنة 98 من لائحة قانون التصدير والإستيراد وطرح عدم صموده تقديم السجل الصناعي عند التصدير.

وتناولت المناقشات للجنة السيد اللواء محمد البنا بعض الطلاب منها إعادة صياغة أحكام القرار 106 بالنسبة صراحة على أن سلطة الهيئة على الجهات الرقابية هي سلطة كاملة وليست إدارية أو إثناء هذه السلطة الإدارية لأنه فعلياً كانت التعاملات مع كل جهة من الجهات الرقابية أيسر بكثير من الوضع الحالي.

وأيضاً مطلوب وضع اليات تشجيع بين لجان الدعاية لجهات الرقابية المختصة للخروج من نفس الجوت لمعالجة نفس المشكلات.

وعلى جانب آخر اقترح حسام لهيطة رئيس غرفة ملاحه الإسكندرية عمل لجنة

إتقبت مائدة الحوار إلى حقة مليئة بملاحظات الإستثمار والإيجابيات المثيرة لإعجاب الحاضرين من أصحاب الشركات ومثيهم وذلك في حضور الأستاذ جلال أبو الفتوح رئيس مصلحة الجمارك.

والأستاذ خالد أبو إسماعيل رئيس الإتحاد العام للغرف والواء إبراهيم يوسف رئيس هيئة ميناء الإسكندرية والواء محمد البنا رئيس الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات والسيد أبو القمصان وكيل أول وزارة التجارة والصناعة وأخرون من القيادات بالإضافة حكم الأكبر من أصحاب الشركات ومثيهم مما جعل قاعة الإجتماع بالغرفة التجارية تمانى الإهتمام أثناء الإجتماع، يوم الخميس 6 أبريل.

ناقش الإجتماع ظاهرة التقليد التي أدت إلى إختصار حجم السلع وحرق السوق المصري وزيادة معدلات البطالة لأن الدولة تحتاج إلى تشغيل تلك العالة في المنتج المحلي.

كما ناقش الإجتماع أحد مطالب شركات الشحن الدولي في عمل ملف سنوي لكل مستورد بالهيئة في القاهرة أسوة بمصلحة الإسكندرية وقد تمحورت المناقشات التي شارك فيها عبد العال على رئيس لجنة الضرائب والجمارك والدواء ماژن مدم نائب رئيس خدمات النقل الدولي والهندس حسام لهيطة رئيس غرفة ملاحه الإسكندرية وتم عرضها على السيد أبو القمصان رئيس قطاع سياسات الخارجية.

تضمنت المناقشات توصيات أعضاء لشعبة على أن خضوع

## Prophy et Aseptol مجموعة كبيرة من المطهرات من أنتاج معامل Mériel ذات فعالية كبيرة في مكافحة فيروس الغنونا (H5N1)

لقد تمقنا على أوجه الإستخدامات لتسند مجموعة مطهرات معامل Mériel لمكافحة ظهور أمراض الطيور والخنازير في مياها وتجهيزات تربيتهم وقد تم التاكيد من فاعليتها في القضاء على فيروس الغنونا الطيور (H5N1) من خلال إختبارات تمت في قسم الطب البيطري في جامعة شاتو بوزينج الوطنية في تالونين بياتوان.

وقد أثبتت تلك الإختبارات التي أجريت خلال شهر ديسمبر عام 2005 على بويضات تحتوي على أجنة ديك تلقحها بالفيروس بعد إثارة المرض في الماء وفي وجود 95% من المواد المتداخلة إن PROPHYL يكون فعالاً ضد نسبة 0.4% أي ما يعادل لتر PROPHYL على 250 لتر من الماء ويكفي ASEPOT فعالاً عند أقل من 0.4% أي ما يعادل لتر ASEPOT على 250 لتر من الماء.

ويستخدم Prophy et Aseptol توافر لدى مربي الطيور مجموعة كبيرة من المطهرات التي يتم شؤها والتي تكون فعالة في القضاء على جميع أنواع الجراثيم.

وقد منح وزير الزراعة الفرنسي بشاؤل تلك المطهرات في الأسواق وقد أثبتت فاعلية الخدمات البيطرية الفرنسية جود تلك المطهرات الجديدة للتكثيرة والفيروسات والطفريات والجراثيم في مكافحة الأمراض المعدية.

## أول شبكة واسعة النطاق في شرق أوروبا لقياس العدادات أوتوماتيكا عن بعد شركة CMC Ekocon تطرح في سلويفينيا 30.000 عداد مياه مزود بحلول Wavenis AMR اللاسكية المقدمة من شركة coronis

أعلنت شركتي CMC Ekocon و Coronis اللاسكية من خلال أول شبكة واسعة النطاق لاسلكي لتكنولوجيا Coronis اللاسكية من خلال أول شبكة واسعة النطاق في شرق أوروبا لقياس العدادات أوتوماتيكا عن بعد. فهذا النظام هو الأول من نوعه على صعيد تقديم مثل هذا المستوى من الخدمات الخاصة بالتجميع الأوتوماتيكي للبيانات والمراقبة عن بعد للشبكة ومن المقرر أن تغطي هذه الشبكة مدن Koper و Piran و Izola في سلوفينيا وذلك من خلال نشر 30.000 عداد مياه.

وتجدر الإشارة إلى أن شركة CMC Ekocon هي الموزع الأول في سوق العدادات وبوسط وشرق أوروبا وقد قامت باستخدام تكنولوجيا Wavenis اللاسكية لشركة Coronis بهدف تقديم خدمات أكثر فاعلية وبشكل أفضل لاحتياجات مياه الشرب في شرق أوروبا. هذا وتقدم شركة Coronis بتصميم وتطوير تكنولوجيا لاسكية مبتكرة ذات إستهلاك ضئيل جداً للطاقة وذات نطاق واسع المدى فضلًا عن تقديم حلول OEM جاهزة للإستخدام والصيانة بشكل خاص لتطبيقات قياس العدادات عن بعد أوتوماتيكا.



## شركة JAMMES INDUSTRIE تطرح أول ماكينة دrehle شرائح المعادن مخروطية الشكل ذات مقايص متعددة الزوايا

تعد شركة JAMMES INDUSTRIE شركة فرنسية متخصصة في تصميم مكينات دوالة الرقائق المعدنية. وقد قامت بطرح ماكينة CNC الجديدة في السوق وهي ROLLEX PRESS CNC-CONE . إذ تستطيع هذه الماكينة في دورة واحدة دهرلة القطع المخروطية مستديرة الشكل وعلى الأخص القطع متقوية الزوايا وبمعددة المقايص مثل المشات والمربعات وأشياء المنحرفة. إلخ. وفي إطار تسجيلها رسمياً، تعد هذه الماكينة الجديدة الأولى من نوعها في توفير هذه الفاصلة على مستوى العالم.

وبفضل مكنية CNC الجديدة، يمكن في خمس عشر ثانية فقط إختبار البرنامج المطلوب لدورها المصنوع . أم بالخصم لتغيير المنتج الدهرل فهو لا يتطلب أي أدوات خاصة أو عملية فصل مما لا يستلزم وجود

عاملين مؤهلين

هذا ومستطيع ماكينة ROLLEXPRESS CNC-CONE إنتاج 240 قطعة/ساعة في إطار التوافق مع متطلبات العملاء على صعيد إنتاج قطع محددة المقاييس بجميع الأحجام. ومن ثم فهي تسمح بتصنيع أسطوانة عادم مضاد للتلوث للدرجات البغارية الخامسة بالساعات فضلاً عن خدمة تطبيقات عديدة في جميع قطاعات الصناعة والسلع الإستهتية والسلع الإستهتية المتوفرة.

## شركة LASELEC تطرح وحدات LYDIA أحدث وحدات Laser diode driver القادرة على التحكم في نظام ليزر متكامل

تعد شركة LASELEC شركة رائدة عالمياً في تصميم وتصنيع مكينات ليزر لبيانات على الكابلات. كما تقوم أيضاً بإنتاج وحدات Lydia™ laser diode driver القادرة على التحكم في نظام ليزر صناعي متكامل.

وتتمتع وحدات Lydia™ drivers بجميع الميزات والفواص التي من شأنها إستخدام صمامات ليزر شائعة بأمان تام مع تحسين فترة صلاحيتها. ومن ثم فهي تحظى بتقدير خاص لدى معامل الأجداث و جهات ال OEM لا تسع به من توفير في تكاليف تطوير برامج ووحدات الكسيتور. وتتميز وحدات Lydia™ laser diode drivers وقW و CW Lydia™ بإمكانية التحكم في الصمامات الثنائية وال diode stack وال laser diode في إطار قدرة تتراوح بين عدة وات إلى عدة كيلوات.

إلى جانب ذلك فإنها ميزة رئيسية أخرى لوحدة Lydia™ drivers يتم التحكم فيها كليا عن طريق الحاسب الآلي وهي القدرة على إدارة نظام ليزر متكامل موجود بجهاز واحد (مثل نظام التبريد، تلميع المستقيم، موشيتن من نوع ال C-switch triggering). قياس القوة الضوئية ... إلخ.

وتوفر أيضاً وحدات Lydia™ laser diode drivers نظماً لحماية حموري ال laser diodes Lydia™ hunt diodes في حالة عدم إستخدامه أو في الصمام الثنائي ويصلح أوتوماتيكا دائريته في حالة عدم إستخدامه أو في حالة ربطة بوحدة Lydia™ فضلاً عن ضمان المعايير من التيارات العاكسة والتأثيرات العارضة.



**Barwil**



SERVING ALL OVER THE WORLD



**BULMAR**  
**BC**

NAVIGATION MARITIME  
BULGARE VARNA



EUROP, MEDITERRANEE  
S.M.B.T. S.A.



**VIMAR**



**DEL NORSKE VERITAS**  
MANAGEMENT SYSTEM CERTIFICATE



ANALYSIS REPORT

Port & Marine Services  
including Handling of Cargo and Logistic Solutions



THE PORT OF VARNA  
S.A. (hereinafter referred to as "the Port")  
is a member of the Varna Port Authority (VPA) and is responsible for the management of the Port of Varna.

For information on the use of the Appendixes, see the Appendixes to this Certificate issued.

Signature: [Signature] Date: [Date] Page: [Page]



**Barwil**

office:

Agencies: [List of agencies]

e-mail: [barwil.alexandria@barwil.com](mailto:barwil.alexandria@barwil.com)  
Internet: [www.barwil.com](http://www.barwil.com)

## رسالة دكتوراة



تقديم الأستاذ/ مديحت مصطفى  
محمّد شليبي نيل درجة الدكتوراه  
بكلية الآداب بسوهاج قسم التاريخ  
وكان موضوع البحث "مكرم عبيد في  
السياسة المصرية 1953م".



- مديحت مصطفى محمد شليبي

ولجنة الحكم والمناقشة من الأساتذة:

- 1 - أ.د/ حاتم المصطفى
- 2 - أ.د/ عبد المتعمّ الجهمي
- 3 - أ.د/ أنثوني سوريال

وقد حصل عليها بمرتبة الشرف الأولى  
وتحتة خاصة من أسرة تحرير المجلة والكاتب المصطفى محمد شاكر وجرمه السيدة وباد شليبي  
عضو مجلس الشعب السابق.

## الأكاديمية الدولية لتكنولوجيا الغوص

The International Academy for  
Diving Technology

هياكله عال معني آهه وناحه

### كاتب/ مياده محمود

على الرغم من أن نشأتها حديثة في عام 2003 - إلا أن نشاطها استمر منذ عام 1962 حيث قدم "الريان / محسن مختار الجوهري" مؤسس الأكاديمية - خدمات تدريب وتعليم على مدار ما يزيد عن 40 عاماً طوال مدة خدمته في القوات البحرية....  
أسس الريان / محسن الجوهري "الأكاديمية الدولية لتكنولوجيا الغوص كمؤسسة خاصة لتعليم الغوص الاحترافي في النشاط التجاري (أعمال موانئ - أعمال بترول) وفي النشاط الترويخي (سياحة - ترفيه).



وتفرد الأكاديمية بإعطاء الطلبة شهادات معتمدة ومعترف بها دولياً....

وتهدف الأكاديمية إلى تأهيل الفواصين الجدد وذوي الخبرة من خلال دورات تخصصية تشفي إلى خبراتهم وتفتح لهم آفاقاً من فرص العمل وتجهيزهم على أفضل المستويات نظرياً وعملياً وقادرياً على ممارسة المهام بكفاءة مهنية عالية.

يدير الأكاديمية خبراء وأخصائيين مصريين على أعلى مستويات الخبرة والممارسة ، ويضع الطلبة للقواعد وأجهزة صناعية (كشف هيلي) للتأكد من أن الطلبة مهنيون وقادريين على التعليم والتدريس.

تدأ الدراسة بتعليم المبادئ الأولية للغوص بكافة وسائله ثم يكتسب التخصص في نوع معين من الغوص، ويتم عمل ملف خاص لكل طالب "Diver's Logbook" يستمر معه طوال مدة الدراسة وسجل فيه كل بيانات الطالب ونتائج الكشف الطبي الدوري الذي يخضع له الطالب.

يلتحق بالأكاديمية العديد من الطلبة من مختلف الجنسيات معظمهم من الدول العربية (السعودية - الأردن - الكويت).

ويتم التدريب العملي في البحر في ثاقي الرياضات المائية بالمتنزه أو بمركز الأكاديمية في القرية والمخصص للغوص حتى عمق 50 متر.

ومن أهم البرامج والشروعات التي تقيها الأكاديمية ما يلي:

- دورة النظام الأسترالي لتأهيل على مستوى إداري (استرالي) (ADAS)
- أيضاً قام مؤخراً مركز الغوص التخصصي - تشمانيا (The Underwater Center - Tasmania)

بالخول في شراكة مع الأكاديمية الدولية لتكنولوجيا الغوص بمصر لفتح جناح لعمدها الدولي كمدرسة تدريب تشمانيا بالشرق الأوسط.

الريان/ محسن الجوهري رئيس الأكاديمية  
والمهندس/ ماجد الغزولي نائب رئيس الأكاديمية



# أخبار من فوق السحاب

## شراء برنامج بيان الحجزات

وقعت شركة مصر للطيّان للخطوط الجوية عقد شراء برنامج MIDT الذى يوضح بيانات الحجزات التى تمت عن طريق وكلاء السفر والسياحة ومكاتب مصر للطيّان على الرحلات بين النقاط التى يتم تحديدها عند الشراء، ومكان بداية السفر والمقصد النهائي، ونقاط التوقف الوسيطة، ومراكز البيع، بالإضافة إلى بيان شركة الطيران الناقلة، ودرجات الحجز التى تم الحجز عليها، ونصيب مصر للطيّان من تلك الأسواق، ومدى كفاءة الأداء التشغيلي والبيعي. ويعتبر هذا البرنامج وسيلة شاملة للتعرف على الأسواق بجانب حجم الحركة الإجمالية الحالية والمستقبلية ويعرفه نصيب مصر للطيّان منها.



## خطوة أولى نحو المخصصة

أنشأت حكومة إمارة أبوظبي منظمة نقابية تحمل اسم شركة أبوظبي للطارات، وذلك للإشراف على إدارة المطارات كخطوة أولى نحو مخصصة قطاع الطارات، وتكون هذه الشركة مسؤولة عن تشغيل جميع مطارات الإمارة بما يتضمن مطار أبوظبي ومطار العين الدولية، بجانب صيانة البنى التحتية للمطارات، والتعامل مع مناولو المسافرين، ويصل رأسمال الشركة 500 مليون درهم توزع على 50 مليون سهم.

## تحرير الأجواء بين مصر والسعودية

وقعت سلطات الطيران المدني المصرية مع السلطات السعودية على إتفاقية تحرير الأجواء بين البلدين الشقيقين، ويأتى هذا الإتفاق نتيجة طبيعية لنمو الحركة بين مصر والسعودية، وتحقيقاً للتوصية التى طرحتها القمة العربية الأخيرة بفتح الأجواء بين البلدان العربية، وتوجهيات الاتحاد العربى للنقل الجوى «أكو» فى هذا الشأن. وتعتبر هذه المبادرة نوعاً جيداً لكل شركات الطيران العربية الأخرى.

## قاعدة بيانات لفدمة الركاب

قامت الشركة القابضة لمصر للطيّان بتشكيل لجنة عليا لترشيح استهلاك الوقود، بعد الزيادة الكبيرة فى أسعاره التى تمثل خسارة لشركات الطيران نتيجة لارتفاع تكلفة التشغيل، وقد أكد المهندس عاطف عبد الحميد رئيس الشركة، أنه بالرغم من ذلك فإن الشركة مستمرة فى تطوير البنى التحتية ونظم المعلومات والحجز وشبكة الخطوط والشحن، وذلك بهدف تحسين الخدمة، ووضع العميل وراحته فى مقدمة الإهتمامات، وإنشاء قاعدة بيانات لخدمة الركاب فى ظل المنافسة القوية.

## معدات جديدة للخدمات الجوية

اتفقت شركة مصر للصيانة لخدمات الجوية مع 3 شركات صرنا أوربية على عدم مصر للطيران بتزويد طائراتها بالوحدات والمشروبات فى مصدرى العرفة وسرم الشيخ، وقد صرح المهندس رئيس شركة لخدمات الجوية بأنه من المقرر فتح الوحدة لجديده سخاماب الجوية بمطار شرم الشيخ فى يونيو القادم.

## زيادة أرباح لوفتهانزا

تخطت مجموعة شركات لوفتهانزا حاجز توقعاتها لأرباح التشغيل لعام الماضى، وبالرغم من ارتفاع أسعار الوقود فقد زادت الأرباح بنسبة 50% لتصل إلى 577 مليون يورو، وقد وصلت لوفتهانزا بإجمالي عائداتها إلى 18.1 مليار يورو بنسبة زيادة 6.5%.

## طيران مباشر بين القاهرة والمدنية المنورة

صرح محمد منير رئيس القطاع التجارى بمصر للطيران بأن سيبدأ فى 14 يونيو القادم تسخير رحلات الطيران المباشر المنتظم بين القاهرة والمدنية المنورة بواقع رحلتين أسبوعياً، تزيد فيما بعد - بناء على إتفاقية تحرير الأجواء الموقعة بين البلدين بواقع رحلة يومياً أثناء موسمى العمرة والحج.

## ربط ميناء

## السفينة بمطار القاهرة

قرر أحمد شفيق وزير الطيران المدني تشكيل لجنة لدراسة وتنفيذ مشروع ربط ميناء السفينة الجرى بمطار القاهرة الدولى برئاسة المهندس عاطف عبد الحميد رئيس الشركة القابضة لمصر للطيران، وسيتم دراسة المشروع بالكامل لإتخاذ الإجراءات اللازمة والتنسيق بين مختلف الوزارات والهيئات والجهات المعنية بالإستيراد والتصدير، ونقل البضائع، وربط ميناء السفينة بالمطار.

## زيادة نشاط إيرفرانس

تبدأ شركة طيران إيرفرانس الصيف القادم برنامجاً لزيادة نشاطها وخطوطها فى عدد من الدول فى آسيا وأمريكا اللاتينية والشرق الأوسط و47 رحلة طيران فى الأسبوع بين باريس والصين، و10 رحلات إلى جنوب أفريقيا والبرازيل، بجانب استكمال خط باريس الجزائر.

نصيب على الفيديو من الاوسمة والفيديوهات



# الهندسية للحاويات

ش.م.م

## أنشطة الشركة ،

### شحن وتفريغ

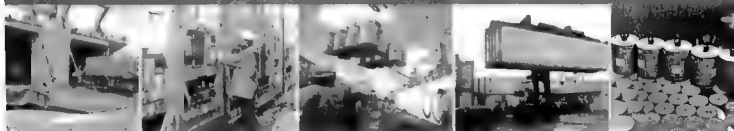
مزاولة أعمال الشحن والتفريغ ضمن البضائع العامة والعبوات

### خدمة تشغيل ساحات

مزاولة أعمال تداول الحاويات والخدمة المرتبطة بها من النقل  
التحميل والتفريغ والتثبيت والتفكيك والتأمين بالسيارات  
تغطية أسوار الحاويات الواردة والصادرة

### خامة الحاويات

- خدمة نظافة وصيانة وإصلاح الحاويات العادية
- خدمة صيانة وإصلاح الحاويات المبردة
- خدمة اختبار ما قبل الرحلة للحاويات المبردة (PTI)
- خدمة تشييد وتنشيط الحاويات الفسارغة



[www.ship-crew.com](http://www.ship-crew.com)

٨ شارع محمد رجب (اتحاد ملاة البستان) خلف فندق ميركوري - سايا بلاشا - الإسكندرية  
تليفون : ٥٤٢٣٣٨ (٠٢) تليفون/فاكس : ٥٤٢٥٢٨ (٠٢) ص.ب : ٢٢٠ ميدى جابر - الإسكندرية



## بارقة الأمل ... المفردة

« بارقة أمل، أبحث عنها بلا جدوى .. أحسست أن الإحباط بدأ يتسرب إلى نفسي وعقلي .. شعرت بالقلق حاولت أن أبحث وأفتش عن (بارقة) وسط ركاب الإحباط واليأس الذي أصبح شعورا عاما في وطن - بحثت وفتشت بصديق وإخلاص وكانت النتيجة - فشل ذريع - بارقة أمل، بحثت عنها لمستقبل هذا الوطن حاصرتني دوامات اليأس التي تولدت من أمواج الفساد .. أحاول أن أفرا مضربات تعطل الأمل وتبعث على التناؤل. تقذف بي الأمواج في بحر الجدل بلا شواطئ وكلما أرمق بصيص أمل محاولا أن أقوى على الوقوف تلطمني موجة إحباط جديدة أقوى من سابقتها. إذن ما الحل؟ كيف السبيل؟ هل يقف الرجل منا (إن كان رجلا) في صفوف المتفرجين وكيف؟ هل يكتفى بالبكاء والعلويل ومصصة الشفاة؟ هل يقنع بقراءة الصمت والتلهيل والتصفيق لكل كلمة صدق سواء من إبراهيم عيسى أو مجدى مهنا أو وائل الإبراشي؟ أم يقوم المرء منا بالتنفيس عن همومه بالكلام تارة والكتابة تارة أخرى؟ هل الوطن استفاد من كل هذا؟

يحاربوه في افكاره ومبادئه .. لكن من يطول هيكله  
عبد الله كمال أم أسامة سرايا أم محمد إبراهيم  
عليه  
حقا أننا نعيش عصر الالتزام الذين يتناولون على  
القدم الأبية ..

### ألا نتفقون معي ...

\* رئيس جهاز الشباب / د / خريوش أوصل  
برقية إلى الرئيس مبارك باسم شباب  
مصر يقول فيها أن شباب مصر الذين  
تخفقت طموحاتهم .. إلخ.  
السؤال من هو خريوش الذي يتحدث باسم  
شباب مصر أنا شخصيا لم أقوضه للحديث  
باسمهم ...

\* مجلة روز اليوسف والجمهورية التي زجمل  
نفس الاسم أصبحت بوقا للنظام دون وعي  
كما كانت الجمهورية في عصر التليج  
الذهبي عصر سمير رجب  
يقولون أن عبد الله كمال رئيس التحرير  
يبعث في دور أكبر من رئاسة تحرير المجلة  
والجمهورية.

\* إبراهيم عيسى رئيس تحرير الدستور  
كفائية .. حرام أصبتا بالإحباط واليأس  
.. صدق كلامك وواقعيته ومنطقية  
.. وهذا بعد؟

\* كلما استمعت إلى السيد / محمد دحلان  
في أي حديث من الفضائيات وضعت يدي  
على سبب القضية الفلسطينية.

\* الحياة الحزبية في مصر تدعو إلى  
الفرق.  
تقريبات قيادات النقل الجديري بعد حادث  
العبارة بما يقرب من 75 يوم يدعو إلى  
التناؤل الحذر.

\*\*\*\*

الشعب الفلسطيني .. يا أبناء حماس .. يا تقيسوا إن  
الله معكم .. ويا أبناء فتح عار عليكم ما تفعلون .. إن  
القضية واحدة لكن القلوب تشتت وتشتت وصارت  
الدنيا ومفاتها في الشاغل .. لقد وقعت حركة فتح  
في شرك كبير .. فهي تحارب أبناء حماس في الداخل  
والخارج والهدف من إفشال تلك الحركة التي اختارها  
الشعب بحسب إرادته وبكامل قواه العقلية.  
ما حدث في الإسكندرية (كارة) بكل ما تمله الكلمة  
من معاني كارة في حق الوطن .. كارة في حق  
الواطنة .. كارة في حق الأمن كارة في حق كل مسلم  
وكل قبطي، ما حدث يجب ألا يمر مرور الكرام يجب  
أن تبعث عن الأسباب الحقيقية لهذا الاحتقان الجميع  
لا يعتمد .. بلطف الروح الملوك فما هو السبب؟

### ما هي الأسباب الحقيقية لهذا الوضع الراهن؟

يا سادة عاشت مصر بمسلميها وأقباطيها منذ  
فجر التاريخ على المحبة والصداقة الحقيقية فما هو  
الجديد؟  
استمناق أقباط لهم دينهم ولي ديني بالعيب  
وانتفاخي عن الصائغر، يا سادة الين فوق الجميع  
وفتروا الفرملة على صناعات الفتن ومستغلها والأكون  
عليها.

إن الرسل صلى الله عليه وسلم نبى الرحمة ومعلم  
البشرية .. كان خلقه القرآن .. معذرة يا رسول الله ..  
لقد ضللت الطريق الذي رسمته لنا .. اللهم وعلى  
صراطك استقيم شيئا.

حرب الفضائيات أصبحت على كل شكل ولين .. ماذا  
لو التزمت تلك المحطات بأصول اللعبة الإعلامية وكانت  
الصراحة والموضوعية بعيدا عن الإثارة في الأسلوب  
والتمعز المتبع، نفس الصوت انتقلت إلى الصحف فلا  
سقف يحكم الأمور ... لقد تكلم سقف المبادئ وصار  
الجميع على الحرب سائرين .. قدسنا ترقى العنت  
الصحفي تعيش الصحافة المصرية .. صحفية روز  
اليوسف تقنع النار على أستاذ الأساتذة (ميكلا) لا  
لشيء إلا لأنه قيمة مصرية وقيمة عربية أراد هؤلاء أن  
كيف وهؤلاء انتزعت من ظلوهم الرحمة .. يا أبناء

يلبني إحساس قوى أن الأوضاع العامة لا تعجب  
الكثيرين لكن هؤلاء الكثيرين غير مستعدين للعمل ..  
عمل أي شيء لصالح هذا الوطن! والكارة أن هؤلاء  
غير مستعدين كذلك لتصديق أنفسهم!!  
القضية أكبر من مدحج إسماعيل الذي ضرب عرض  
الحائط بكل قوانين البلد مستغلا اسمه وعلاقاته التي  
لا تخفى على أحد، القضية ليست في أزمة القضاء  
وتحويل بعضهم إلى لجنة صلاحية القضية ليست  
في إبراهيم نافع أو سمير رجب أو إبراهيم سعد  
القضية ليست كمال الشاذلي أو إبراهيم سليمان أو  
حسن خضر القضية ليست أحداث فتنة طائفة في  
الإسكندرية أو أسبوط القضية ليست عسر أفندي أو  
محمود أفندي أو حتى هادي أفندي ... القضية أكبر  
من ذلك بكثير القضية يا سادة .. قضية شعب ووطن  
.. قضية ضمانات غائبة وفساد مستشري.

\* سناكل .. لزمت والرتينون وإن يركع الشعب  
الفلسطيني لضغط أمريكا وأوروبا .. من فوق منبر  
في أحد القمبات الفلسطينية في قطاع غزة قالها  
إسماعيل منية رئيس الوزراء الفلسطيني متحديا  
العالم برصيد ضخم من الثقة في الله وال ثقة في النفس  
.. إن أمريكا قررت إزاله شعب فلسطين أيها ذلك  
عقابه لا على خيارنا الديمقراطي ولكن ميهات ميهات  
أن يدل شعب آمن بقضيته وأمن بقياته لكن أشد ما  
يعزبه وينكح الجراح هو هذا الموقف المتخاذل للدول  
لربية والإسلامية، شيوخ العرب ملوك النطق أو وفر  
كل واحد منهم ثمن زجاجة الخمر أو سيرة حمراء في  
حانات باريس لا احتجاج الشعب الفلسطيني دولارات  
أمريكا وأوروبا! إن تبرعات أمراء الخليج وأغنياء  
العرب والمسلمين لأدعي الكرة والغنائين تكفى شعب  
فلسطين ولكن القضية قضية عقل غابت عن الوعي  
وباعت ضماناتها، الكروش انتفخت وأصابها التهمة  
والشعب الفلسطيني يبحث عن كسرة خبز أو قسمة  
زيتون أو حبة زعفران هل ينتظر هؤلاء الجثة، الجثة ليست  
ملكى أو ملك ماتها جميعا ولكن الجثة ملك وصنعية رب  
عرف بالعدل والرحمة، كيف يأمل هؤلاء دخول الجثة  
كيف وهؤلاء انتزعت من ظلوهم الرحمة .. يا أبناء



## كوارثة جديدة يمرض الخيل الحمى القلاعية تنتحرم الثروة الحيوانية

أصبحت مكتوفى الأيدي أمام الكوارث التى تنهال علينا كالمطر فلا نستطيع غير الأذن والتخوف من المجهول والتساؤل أين نحن قبل حدوث الكارثة ولماذا لا نضع احتياطات لتجنبها ومن هو المسئول عن ذلك هل فرد أم منظمة أم الدولة كلها .. لا نعرف .. ولكن كل الذى نعرفه هو ماذا سنفعل .. وخاصة فى هذه الفترة التى يعانى منها العالم من انفلونزا الطيور تظهر لنا الآن.  
كارثة جديدة يدخلها الشعب المصرى هى دامة الكوارث الطبيعية والغير طبيعية وهى «الحمى القلاعية» وقبل الخوض فى تفاصيل الكارثة لا بد التعرف على:



### تاريخ المرض أولاً:

• دامة الحمى القلاعية: هو فيروس منتشر فى مصر يصيب الماشى وذلك منذ عام 1971 ولكن مع ظهور نوع جديد للفيروس (A) أصبح له أعراض مرضية مختلفة فسيب «الحمى» والذى يظهر فقايع صغيرة على الشفتين واللسان والدم. ويمن من الأمراض البائية العمية والذى ظهر من نفسه بسبب عدم انتباه إليه، فهو ببساطة نمو حيوانات على القضاء للمخاطى للمواشى أو بين الأفلان أو على الضرع مع ارتطاف مع سرعة فى جرة الأفلان / فقدان الفلحة/ زيادة إفراز اللعاب أو وجود جرح إذا ظهرت الأمراض فى الأفلان.

### الحمى القلاعية .. ومركز الأرض لحقوق الإنسان

تلقى مركز الأرض شهادات الشكاوى من الفلاحين بمحافظات مختلفة تدعو لنقل مواشهم على إثر إصابتهم بالحمى القلاعية.  
وقام المركز بإيفاد شكاوى الفلاحين إلى السيد وزير الزراعة والإتارات البيطرية لمخاطبتهم بسيرة التحرك المأمول للحد من الكارثة حيث أن هذا المرض العمى يقضى لفة الحيوانات خاصة الصغيرة «البتلو» كما يقضى تحصيل الألبان.  
كما طالب المركز فى شكواه السيد المسئول رئيس الوزراء بتعويض الفلاحين الذين نقلت مواشهم وأعاضهم من فواش ديونهم لدى بنك التنمية والإئتمان الزراعى لتعويضهم من مواصلته تشدهم فى تنمية الثروة الحيوانية وإنتاج الألبان وكفالة الغذاء الحمى التفتيش للمواشطن فى مصر.

### • هناك سؤال هام؟

هل من الممكن أن ينتقل هذا المرض إلى الإنسان؟

حذرت لجنة الصحة والسكان بعلمش الشورى برئاسة د/ صالح الشيبى من حدوث كارثة صحية بيئية خطيرة تصيب الإنسان لأن الفيروس ينتقل للإنسان من الفلح وينقل الإنسان آخر .. موضحة أنه لا توجد خطة بيطرية لمواجهة مرض الحمى القلاعية وبمصر الفيروس فى الوباء التى انتشر فيها بالإضافة إلى أنه يتم إلقاء الحيوانات النافقة فى المصارف مما يعد كارثة خطيرة.

### • طرق انتقال الفيروس للإنسان

1- شرب اللبن الغير معقم وأيضا منتجات الألبان كالبان - خصوصا القز والشرب والذشر ... إلخ من حيوانات مصابة وبأثر غير مقلمة.  
2- من اللحم أو أى إفرازات أخرى إذا وصلت إلى الشفاء المخاطى المبلع للحم. وهذه الطريقة يكون معرض لها الأشخاص الذين لهم احتكاك بالحيوان المصابة.  
3- الاحتكاك المباشر مع الحيوان المصاب من طريق جرح (كما يحدث فى الجازون).

### الأعراض فى الإنسان

لا قدر الله عند انتقال الفيروس للإنسان تحدث نفس الأعراض التى تصيب المواشى ولكن بصورة خفيفة مثل: - ارتفاع درجة الحرارة.  
- حنك البريق.  
- ألم عند البلع ويظهر حويصلات على الفشاء للمخاطى المبلع للحم.

### ولكن نادراً ما يسبب المرض وفيات

فقط فى الأطفال الضعاف جدا ويمكن سبب الوفاة هو الضعافات الثانية للمرض.

### الوقاية من الإصابة بالمرض

1- عزل الحيوان المصاب بالمرض.  
2- الحصول على اللبن من حيوان سليم فقط والتفحص من اللبن القادم من حيوان مصاب.  
3- تطعيم اللبن جيدا سواء باللبى أو البسترة أو المعاملة الحرارية الجيدة والذى نجدها فى اللبن المبلع ويكون عليه جملة «الأمعاء المعالجة الساخنة»  
4- تحصين الحيوانات المعرضة للمرض دورياً.

### عرض حالات الإصابة بالمرض فى مصر

• قد صرح مسئول مصرى منذ عدة أيام أن أطباء بيطريين اكتشفوا مرض الحمى القلاعية فى ثمانية عجول فى مزرعة مملوكة للدولة بصعيد مصر وتقع على بعد 300 كيلو متر من جنوب القاهرة.

قد أرسل أحد أصحاب المواشى بمنطقة الجيزة إلى مركز الأرض بأن أربان العجول الذى يربيهها نقصت بشكل كبير ونجف لب المواشى.  
رغم تصريح وزارة الزراعة بأن هناك مرض الحمى القلاعية ولكن الأعداد المصابة كانت قليلة حيث بلغت 460 حالة فقط والوزارة تقوم بتحصينهم. ولكن كشفت شكاوى الفلاحين عكس ذلك واضطر مزارعى الفلوم فقط إلى دفن 35 حالة مصابة بالمرض بعد نفوقها بجوار المزارع بطريقة عشوائية فى قرى ومراكز سيلا والصالحية وطامية والمناصرة.

### • الحمى القلاعية .. كارثة إقتصادية

كما أن هناك من خطر إشار د/ أحمد توفيق رئيس الهيئة العامة للخدمات البيطرية بأن الحمى القلاعية تكثير خطير على المواشى حيث يقضى إلى تطول فترة الحيوانات المصابة على التناسل.  
وأنه لا يوجد تحصين للمرض يعطى مائة نسية 100%.  
وتعطل الثروة الحيوانية فى مصر

جانب إقتصادى كبير يشقى الجميع حدوث كارثة مرضية فى هذا الإجراء مثل ما حدث فى ثروة الدواجن. فطى سبيل المثال .. لمحافظة الفيوم وهما تتفرق بجزء كبير من هذه الثروة حيث عند الأبقار فى مزارعها (104390) وعدد الجوامس (79664) والماعز (34375) والأرانب (3417) فقليل أو تنتشر هذا المرض وسط هذه الأعداد .. فهذا ينتظر بعد.

وهنا لابد من وضع خطة قومية للمحافظة على هذه الثروة وحمايتها من أى غزو فيروس سواء مرض الحمى القلاعية أو أى أمراض خطيرة أخرى.

### العجول الآسيوية و«انتشار الحمى القلاعية»

• أعترف الدكتور/ أحمد توفيق .. رئيس الهيئة العامة للخدمات البيطرية لخطة الأفلان والزراعة الفلح بإنتشار الحمى القلاعية فى ثمانية محافظات مصرية.  
- وأشار إلى أن ما يقرب من 14 قرية ومزرعة مصرية إنتشرت بها حالات الإصابة كما ذكرت جريدة الوفد.  
أكدت مصادر بيطرية أن السبب المباشر وراء إنتشار الحمى القلاعية فى مصر هو المجهول الحية التى تم استيرادها من إثيوبيا ومنها بعض الحيوانات التى تحمل الفيروس كما أكدت المصادر أن التحريم الحية التى تم إستيرادها من إثيوبيا كان من المقرر أن تظل 30 يوم فى الحجر بهدف التأكيد من صحتها ولكنها خرجت قبل إتمام هذه المدة وأنها لم تخرج للذبح مباشرة الأمر الذى أدى إلى إنتشار الإصابة خاصة بين العجول الصغيرة التى ليست لديها مناعة كافية لقائمة الفيروس.  
وأخيراً ... هناك شىء هام وهى توافر أمصال لقائمة هذا المرض؟

• هناك مصادر تصرح بأن الحكومة قامت بإستيراد أمصال أفريقية من دوى للسيطرة على المرض بإصافته إلى إنتاج أمصال محلية توصل إليها مركز إبحاث المصل واللقاح التابع للهيئة العامة للخدمات البيطرية بالعالمية.



# عالم البحار والمحيطات.. عالم ملء بالأسرار

## • الحياة في المحيطات.

### • سمات الأرض أيضاً في قاع المحيط.

يطلق على الأرض اسم الكوكب الأزرق وذلك لأن المياه تغطي مساحات كبيرة من سطحها. حيث تغطي مياه المحيطات أكثر من 70% من مساحة الأرض ويعد المحيط الهادئ هو أكبر وأعظم محيط على وجه الأرض حيث يحتل ثلث مساحة كوكب الأرض. بينما يعد المحيط الأطلنطي ثاني أكبر محيط في العالم يتبعه في ذلك المحيط الهندي.

وهناك أيضاً محيطان صغيران يحيطان بالقطبين الشمالي والجنوبي فالمحيط الجنوبي يحيط بقطرة أنتاركتيكا أما بالنسبة لأصغر محيط وهو المحيط القطبي الشمالي فهو يحيط بالقطب الشمالي حيث تكون مياهه باردة للغاية وتغطي الثلوج لمدة ستة أشهر كل عام.

ويطلق على الأجزاء الصغيرة من المحيطات وبحار حيث يعد كل من البحر المتوسط والبحر الكاربي من أكبر البحار الموجودة على الأرض وتتصل المحيطات ببعضها البعض حيث تتدفق المياه فيما بينها فيمكنك الإبحار عريزي القارئ حول العالم دون أن تلمس الأرض.

## بقلم/ ولاء حمزة

### سمات الأرض أيضاً في قاع المحيط:

يوجد في قاع المحيط كثيراً من السمات التي توجد على الأرض مثل الأسماك والنباتات والبراكين والأخاديد العميقة والكهوف والاضطرابات المستوية.

ومن أمثلة ذلك:

يوجد في قاع المحيطات سلاسل من البراكين يطلق عليها إسم قمم بركانية - فيض الجزر عبارة عن قمم بركانية تم طفت على سطح المحيط كما أن جزر هاواي فهي توجد عند نهاية سلسلة براكين موهوية تحت المياه وتعتبر الأخاديد الموهوية في المحيط عبارة عن شقوق عميقة للغاية في قاع المحيط يعتبر أخدود مارينا هو أصعب مكان على سطح الأرض كما تخرج مياه ساخنة تلي من منافذ عميقة موهوية في الجاه يطلق عليها إسم عداش السوداء وتعتبر حول هذه المنطقة الديدان الأنبوبية وأيضاً حول هذه الشقوق سمك لبطينس المعلق.

### حقائق مذهلة:

• لقد تم قياس أحول موجة على الإطلاق التي خليج نيتا في ولاية الاسكا الأمريكية في يناير عام 1858م حيث بلغ ارتفاعها 500 متر.

• وتستطيع سمك الصوت الأزرق أن ياكل أربعة أطنان من القشريات.

• وحالي 97% من المياه الموهوية في الكرة الأرضية مالحة.

• عندما تم قياس طول جبل مونكايا الموهوية في هاواي بدأ من قاع المحيط بعد أنه يرتفع لأكثر من 9145 متر وذلك يصعب لأطول جبل مجهول في الكرة الأرضية.

\*\*\*\*

المنطقة، فمعظم الحيوانات البحرية تعيش في هذه الطبقة من المحيط فهناك مستنمرات من الأسماك مثل السردين والسكة الغنية تعيش هناك ووسطاء معظم أسماك القرش طعامها وأيضاً مسكاف البحر وأسد البحر الذي يصلط الأتبات بينما تاكل هذه المنطقة.

### الطبقة الوسطى (طبقة الشفق)

تبدأ من عمق 200 متر حتى 1000 متر تحت سطح البحر فكلما زاد عمق مياه المحيط كلما كانت المياه باردة ومظلمة حيث تعد هذه أكبر سوسنة تسمى على الكائنات الطحالب، الخيطة ولكن يكون الطعام فيها قليل للغاية ولذا تعيش ضمن هذه المنطقة حيوانات الأسماك فتصل إلى هذه المنطقة أشوا زرقاء أو عميقة لذا لا تستطيع الحيوانات أن تعيش في هذه المنطقة ونتيجة لذلك لحيوانات هذه المنطقة تاكل بعضها البعض أو تتهم الطعام الذي يسقط من الطبقة الأعلى (الطبقة المضيئة) وذلك نلاحظ أن كثيراً من الأسماك التي تعيش في هذه المنطقة يكن لديها عينين كبيرة للغاية وتكون في أعلى رأسها.

ويمكن أن تاكل الأسماك التي تعيش في هذه الطبقة العميقة من المياه فترة طويلة دون أن تاكل فكلما منهم كلما السك الأعمق يسبح بشكل مفرط حتى يمكن أن يحدده أمله على اللون بينما تصدر بعض الأسماك التي تعيش في هذه الطبقة أصواتاً خاصة بهم حيث يستخدم السمك الأصوات لإيجاد فريسته.

### الطبقة العميقة (مياه المصطب)

#### العميقة

تبدأ من 1000 متر وتصل حتى 4000 متر تحت مستوى سطح البحر وتكون جعم الأسماك التي تعيش في هذه الطبقة صغير للغاية وبأدوار ما تاكل ومن أمثلة ذلك ثعالب البحر ضخم الحجم ولديه قمع كبير للغاية ومعدة مزنة بحيث يستطيع اكل أي شيء ضمن المحيط بينما سمك أبو الشمس يستخدم سمك أبو الشمس يستخدم من فمها في فريسته ثم يلتهمها من خلال فمها الكبير.

### نظام التغذية في البحر

#### والمحيط

تعتبر النباتات أجزاء مهمة من سلسلة الطعام الموهوية في المحيط فكل كائنات الكائنات البحرية التي تأكل الكائنات الأخرى اللعوم وذلك يعنى أنها تاكل الكائنات البحرية الأخرى لأن سلسلة الطعام في سلسلة من الكائنات.

المية بحيث ياكل كل نوع ما يليه. فنباتات سلسلة الطعام في المحيط بالعوالق وفي عبارة من خليط من الكائنات البقية الطحالب، فمثل كل النباتات تستخدم الطحالب طاقة الشمس لصنع الطعام فتتغذى القشريات الصغيرة جداً على الطحالب الأصغر ويغترف سبياً بإسهم العواق.

ومن أمثلة هذه السلسلة الأتي: يوجد في المحيطات كثيرة من سلاسل الطعام المتنوعة - فالحيوانات الصغيرة مثل الجمبري تاكل العواق الصغيرة بينما يتغذى على سمك والجمبر والخطيب والجمبري تاكل الأسماك الأكبر حجماً والحيوانات يسلك القرش هذه الأيونات - وهناك أيضاً سلاسل أخرى قصيرة المدى فتجذب أعداد هائلة من القشريات والعواق ببالون وفي تلك تعد للآلاف الأسماك لأكبر الكائنات البحرية ألا وهو السمك الأزرق كما توجد أيضاً كائنات كثيرة قد تكون ميتة ولكن في قاع المحيط موزرة بذلك علماء كثير من الحيوانات.

### المياه في المحيطات

تعيش الكائنات البحرية في كتلة طليقة أو مناطق حيث يعيش أكثر من 90% من كل الكائنات البحرية في المنطقة المضيئة التي تحتها أشعة الشمس.

### المياه في أول مستوى: الطبقة

#### المضيئة

في سطح البحر جوتي 200 متر تحت سطح البحر تختفي كثيراً من أشعة الشمس والتي يعد أساسياً لمو النباتات حيث تنمو كل من العواق والطحالب والاضطرابات البحرية في هذه



### مما تكون السواحل؟

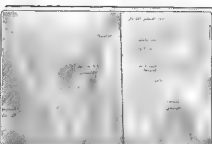
تتكون السواحل من شواطئ ومياه أو صخرية أو منحدرات متفرعة فهي المنطقة التي يلتقي فيها كل من البحر والأرض وتتغير السواحل باستمرار بنمو تجمد الأمواج بهرف الصخور ليصبح صلباً وتتكاثر كل هذه الصخور بحيث يصبح صلباً صخوراً قليلة حيث تصبح رمالاً ويطلق على هذه العملية تاكل ولكن تبقى بعض الصخور بعد عملية تاكل لتكون أسوار داخل البحر يكون بارز في المحيط وتغير أيضاً حركة المياه والرياح خط الساحل فالشواطئ الرمية تملأ كثيراً من السواحل حيث تقيم الرياح والد والجزر إلى الشاطئ المحيط كما أن هناك كمية كبيرة من الرمال تأتي إلى السواحل من خلال الأنهار التي تصب في البحر.

### الصدى والجزر وحركة الأمواج بمصطفى

#### البحر

يتحرك المحيط باستمرار وذلك نتيجة لتحرك الأمواج على سطحه هذا ما تم اكتشافه في كتاب ساحات خلقت المخلوقات تحت إشراف إد ممد جاس حيث تم الإشارة إلى أن مستوى البحر يقل أو يرتفع مع حركة المد والجزر فمعظم الأمواج تتكون نتيجة لوجود الرياح فالقوة الصافية تتكون من نسبة الأمواج العالية بينما تقيم الرياح بموجرة الأمواج تعتمد على قوة الرياح.

كما يثير الشمس والفرع على البحر تأثير كبيراً مسبباً ما يطلق عليه بالمد والجزر ويكون لك نفع على الجنبية الأرضية فممكن أن يتحرك البحر نتيجة لوجود موجة عالية من المد والجزر إلى الأرض بينما يؤدي وجود موجة منخفضة من المد والجزر إلى إحصار المياه بعيداً عن الأرض.





دنيا المرأة

### همسات

- لا تخف في الحق لئمة لائم.
- صلة الأرحام تامل العدم.
- الإبتسامه في وجه أخيك صدقه.

هذه قرأتها الشعر...

### شعر يقرأ أفتيا وراسيا

سبحنى فتاة وهذا حرام  
فتاة يباح لديها غرام  
وهذا لديها يعد حرام  
حرام غرام حرام حرام

### نصائح لكل امرأة

#### قواعد التجميل وأدواته

المكياج هو عنصر أساسي من عناصر المكياج فهي تشمل القيمة النهائية لأساس المكياج فتصل إلى تحسين لون البشرة وتغطيها أكثر رونقا

#### أنواع البودر

#### 1 - البودر العالقة (loose powder)

وهي بوبره لينه ولا يكتسب التظلي منها فهي تساعد على تغطية البثور بالبشرة ولكن لابد اختيار ألونها حسب أنواع البشرة

#### 2 - البودر المضغوطة (comact powder)

لا تفضي أكثر مما يلزمه من هذه البوبره خصوصاً حول العينين لأنها ستزيد لك الضبوط الباردة بمساعدة إضافية للبشرة اختاري بوبره مغلاف إليها وهي من أشعة الشمس أو مرطب

#### أحمر الشفاه

أحمر الشفاه يضيف القصة النهائية إلى المكياج فهي تغير الألوان بتغير مظهره كنه فتصيح أكثر رونقا وجمالا ويجراء وكفاله يعتمد على الألوان

#### \* تعرفى على أنواع أحمر الشفاه المثالي

أبيض من أصعب أحمر شفاه الذي يتناسب مع لون بشرته تحديداً لون الشفاه الطبيعي إلى حمرا في نطاق الألوان التالية البنى - الزهري - البيج الزهرى - الوردى

ومن الأفضل الاحتفاظ بلونين أحمر شفاه أحدهما فاتح لإستعماله في الصباح والأخرى غامق للمساء ولابد من تناغم العين والشفاه إذا كانت العينان ظاهرا قليل لابد أن يكون أحمر الشفاه فاتح والعكس

1 - اختاري تركيبة مغليه كريمي لفصل لشفتك لان بعض التركيبات المغليه تكون جافة وبالتالي تظهر الشفاه خشنة وجافة.

2 - أحمر الشفاه اللامع يحتوى على كمية أقل من المواد الملونة.

#### \* ملمع الشفاه

(Lip Gloss)

يعتبر أحمر الشفاه اللامع هو الاختيار الأنسب لوضعها على الشفايف بسهولة يضعه لونه يرضى الوجه ويبرز الشفتين بكاملها ويرطبها

#### فصل مثالي اللون الزائد

- لحرصى على شرب كوب من الماء الساخن ويغلي مغلة كبيرة زيت زيتون و 2 ملعقة سكر وأضربيه قبل أن يوجه .. سوف تجدى في فترة وجيزة أن وزنك في تناقص.

### يخل الشعب الاسكتلندي

المروف من أهل اسكتلندا أنهم مشهورون بالبخل ... وقد حدث أن أحدهم فقد رجله اليمنى في جارت وأراد أن يشتري فردة حذاء لرجله اليسرى فأرسل إلى إحدى الصحف إعلاناً يقول فيه:  
[رجل فقد لده اليمنى ويبحث عن رجل فقد قدمه اليسرى ويكون مقاسه 42 لشاركة ثمن الحذاء ويقتسمه سوياً !!!]

### إسلاميات: يوم الاثنين في حياة الرسول صلى الله عليه وسلم

ولد الرسول (صلى الله عليه وسلم) يوم الاثنين الثاني عشر من ربيع الأول في عام الفيل الموافق 23 أبريل 571م وهاجر إلى المدينة يوم الاثنين من ربيع الأول ويوصل إلى قباء يوم الاثنين، الثاني عشر من شهر ربيع الأول عام 14 من الهجرة الموافق 24 سبتمبر 622م وانتقل إلى جوار رب يوم يوم الاثنين الثاني عشر من شهر ربيع الأول عام 11 هـ الموافق 6 يونيو 632م.

### أقوال حكيمة

- من شجرة واحدة تصنع الملايين من أموات الثقاب ويوجد ثقاب واحد لحرق ملايين الأشجار (برنارد شو).
- وأنصف أنيك من فيلته فقد خلق الله لك اثنين ولمع واحداً وذلك حتى تسمع أكثر مما تتكلم. (أبو البرداء).

### من عالم الفضاء والكواكب:

- إن الغلاف الجوي المحيط بالأرض له فائدة كبيرة فهو يحمينا من خطر الشهب والنيازك التي تتدفق ناحية الأرض بمل الهادي.
- كوكب القمر .. أقرب الكواكب إلى الأرض لأنه تابع لها وكان الرواد الأمريكان أول من هبطوا على سطحه واسم الرائد الذي هبط «أرمسترونج»

### اختبر معلوماتك

- هناك دولتان لهما نفس العلم شكلاً وبنوا لهما هما هاتان الدولتان؟
- يبلغ أقصى طول لرقبة إنسان حوالي 30 سم بينما يصل طول رقبة الزرافة إلى حوالي ثلاثة أروية أكثر ... فقول
- تعرف عدد الفترات في رقبة الإنسان وفي رقبة الزرافة؟
- العسل
- إمارة موناكو في أوروبا وجنوبها أندونيسيا في جنوب شرق آسيا
- ٧ فترات في كلتا الرقيبتين

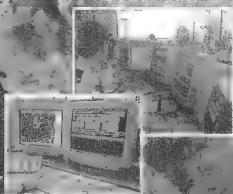


### إبتسم من فضلك دعاء بحكم المهنة:

- دعا مدبر فريق كرة فقل: اللهم اجعلني «مدافعا» للفريق و«مهاجماً» للشر ومدافعا عن الحق و«حارساً» لكلمتي ومديناً عن «الرافيقين» ولا تجعلني «مستللاً» على الناس ولا «مزعزلاً» لسير الحياة يا رب العالمين.
- بينما دعا مدبر للغة العربية فقل: اللهم اجعلني «مفادلاً» للخير و«مفرجاً» للراس بعيداً عن «الغضب» و«مضافاً» إلى «جنان الصالحين» و«مجروراً» لتلواك و«تأبداً» لمراملك المستقيم وميتكناً «بالسلام»



**ADEL M. ALY**  
Maritime Dev. Manager  
PACC Electronic Engineering Co.  
e-mail adelali@pacceng.com



# Maritime Satellite Tracking System for SAR Operations.

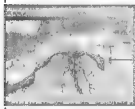
## System Objectives

At any time the Control Center is able to retrieve ship's:

- Position (Lat., Long).
- Course.
- Speed.
- Status.

### Sailing Vessel

The Integrated Mapping System uses Admiralty data to provide users with seamless tracking on land and offshore.

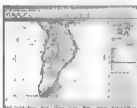


The UK Hydrographic Office Admiralty Raster Charts integrate seamlessly with 1:60000, 1:25000 1:10000 OS Maps.

Scales Up to 1:200000

The Basechart will provide the users with 1-

- Information—sandbanks, depths, wrecks, danger areas etc
- Position information on buoys, lighthouses
- Fully integrate with Global Positioning System (GPS)
- Seamless hydrographic & Terrestrial information
- Internationally recognized symbols & abbreviations



## System Objectives

- Real time data updating with a long distance communication means.
  - Globe Satellite Coverage using 4 Geostationary Satellites.
  - Using Integrated Mapping System within the Control Center.
- We can do that by:

## System Objectives

- Transmitting ships data and status every 30 mins. In the normal sailing conditions.
- Updating information every 4 mins for ships under distress.
- Polling information at any time from the Control Center if needed

### Real time updating:

System Objectives

### Globe Satellite Coverage:

System Objectives

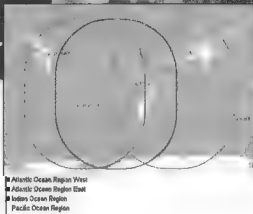
### Integrated Mapping System:

Scales Up to 1:200000

System Objectives

### Integrated Mapping System:

System Overview



Onboard Vessel Installations

Inmarsat D+ Transceiver

Panic Button

Data Terminal (Optional)

Control Center

Mobile Data Support for

Despatch of Vessels,

Communication with Crews

Via 8 byte coded messages.

Control Center

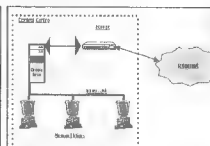
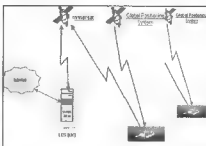
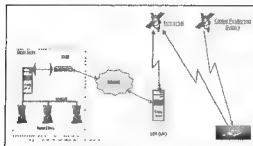
• DSL

• Leased Line

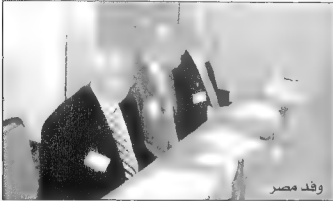
• Satellite Internet

### Software capabilities

- Editing vessels and units to be monitored.
- Routes and way points editing.
- On Screen red alert for ship under distress.
- Visual Satellite photos of the region and ports could be added.
- Short coded messages for



## بزيورخ الضفرة من 24 - 26 مارس والمنعقد ببنديق سويس أوڤيل زيورخ



وفد مصر

حضر المؤتمر وفود من مختلف دول العالم بجانب مجلس إدارة الفئات العالمية على مدى ثلاث أيام. وكان في صدارة جلسات عمل من أهمها الـ (Rame) وهو مجلس الفئات في المنطقة الإفريقية والعربية وحضره مندوبين من مصر وليبيا وتونس والسعودية وقطر والإمارات العربية المتحدة (بني) وكذلك لبنان والسودان ومن الدول الإفريقية كينيا. وتم عرض الترجمات التي تمت لصداقات الفئات وكذلك التطورات التي حدثت في مطار القاهرة الدولي، ومطار القاهرة بعيداً عن المعن السفنة.

وتحدث من لبنان السيد يعقوب القيسوي وشرح ما يتم في النقل الدولي في لبنان وتحدث عن دول الكويت السيد C.H.Bichage من كينيا وما تم لتسويق التعاون بين دول الكويت. وتم تحديد الاجتماع القادم لدول الـ (Rame) في 3-4 يونيو 2006 بتونس الشقيقة.



وفي نهاية الاجتماع تم تعيين الكائن منصور نائب رئيس الفئات رئيساً للـ (Rame) عن الفترة القادمة خلفاً للسيد عبد الله وهما في تونس والرئيس الأسبق للفئات. كذلك كان من الإسهامات الهامة التي عقدت لجنة الطيران ولجنة الجمارك ولجنة التريب ولجنة العلاقات العامة ولجنة النجور واللجنة القانونية والتي تم سرد بعض القوانين الجديدة التي تم لهاجنحت. وكذلك لجنة النقل المتعدد الوسائط وتم التتويه عن الكونغرس المقبل والذي سينعقد في الصين بمدينة شنغهاي في الفترة من 18 إلى 21 سبتمبر 2006.

وفذا وقد مثل مصر وفد مكون من لواء مارتن نديم نائب رئيس شعبة خدمات النقل الدولي والسيد عبدالعال علي عبد المال رئيس لجنة الجمارك والسيد عصام الشاذلي رئيس لجنة الشحن الجوي.

## تطبيق الإدارة الإلكترونية في اللوائح البحرية مع دراسة حالة لقطاع غزة البحري

سأله الدكتور



ونظراً لأن الإستخدام الإلكتروني للبيانات لم يأخذ الشكل الأش في التماس مع قطر كبير من الموانئ وخاصة العربية منها. لضمان مديتها لمجم التطور التكنولوجي في الموانئ الأوروبية، مما سيوفر سياسة تطبيق الأمر الواقع في محاولة تطبيق تعاملاتنا مع تلك الموانئ وبهذا النظام الإداري والتشغيلي الحديث.

تقديم هذه الدراسة بمراسة آلية عمل تلك الأنظمة الحديثة لتبادل المعلومات من خلال نقل صورة حقيقية ما هو متبع منها في بعض الموانئ العربية والأوروبية، مثل موانئ السفنة، وميناء، وميناء، وريتردام، والإحادات البحرية الدولية مثل (ECO - Port, BPIARTI) (Group) بما يكفل تطبيق وتنفيذ آلية عمل إلكتروني للبيانات بصورة مربة، بحيث تكلل الأداء الفني والتقني المتصور.

وتنوع هذه الرسالة متطلبات توفير نظام إلكتروني حديث للمعلومات على أعلى مستوى إلكتروني، والذي يمكن تطبيقه لنظمة العمل الإداري والتشغيلي في ميناء غزة البحري الجديد.

وتسعى هذه الدراسة إلى توضيح أهمية مسايرة التطور التكنولوجي للمعلومات في الموانئ العربية والأوروبية، والذي يمكن من خلاله ضمان تميز الأداء، وتوفير الوقت من خلال سرعة المعاملات وإتاحة منظومة المعلومات تتسم بالسرعة والسهولة.

وشمل هذا البحث الدراسات اللازمة لتطوير ميناء غزة البحري بناءً على المعطيات المتوافرة من ناحية تخطيط موقع الإنشاء، ويشير البحث إلى الدراسة الإستراتيجية الخاصة بالبيئة التحتية للميناء، من شبكات طرق وميناء وشبكات إصطناعات وحواصب آلية ومجموعات برمجية التي تعتبر أساس النظام الخاص بآلية عمل الميناء port Automation بحيث تعمل بنظام الوقت الحقيقي Real Time System.

إعداد/ ماهر محمد رمضان شحادة  
رسالة مقدمة إلى الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا  
والنقل البحري للحصول على درجة الدكتوراه في تكنولوجيا النقل البحري  
إشراف الدكتور/ يسري صابر النجمل  
نائب رئيس الأكاديمية للتعليم والبحوث بالتأديمية العربية للعلوم  
والتكنولوجيا والنقل البحري سابقاً وزير التعليم العالي

نظراً لزيادة حجم التجارة الدولية المثقلة بحراً، والتي تتزايد معها أحجام وأعداد السفن التي تجوب البحر، ويترد على الموانئ، الأمر الذي صاحبه ارتفاع معدلات إستخدام التكنولوجيا الحديثة للمعلومات، والتي من شأنها العمل على تسهيل التعامل فيما بين الموانئ والسفن من جهة، وبين الموانئ وبعضها البعض، وبين القطاعات المتعاملة معها من جهة أخرى.

ومن ثم فقد راد الإهتمام العالي بإستخدام تكنولوجيا المعلومات (IT) في الموانئ، والعمل على ضمان نجاح أساليب إدارتها فيما بين تلك الموانئ، وذلك من خلال إبرام إتفاقيات تفضي بتكنولوجيا تبادل للمعلومات فيما بينها، بما يحقق الجدوى الاقتصادية والتكامل بين الموانئ المتعاونة، وتقدم أفضل الخدمات للخطط المحلية المتعاملة معها.







الشركة القابضة للنقل البحري والبري

ش.م.ق.م



## شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع

ت.ش.م.م

DAMITTA CONTAINER & CARGO HANDLING CO.

أقرب الموانئ لمراكز الإنتاج والتوزيع

شبكة مواصلات متطورة

تقلل تكاليف النقل الداخلي إلى جميع محافظات الجمهورية

إنهاء الإجراءات والتسليم في نفس اليوم

الخدمة الممتازة والسرعة في الأداء

طوال ٢٤ ساعة - سبعة أيام في الأسبوع

تعريفه مخفضة لحاويات الترانزيت والبضائع العامة

تربط مجموعة خطوط ملاحية عالمية منتظمة ميناء دمياط بموانئ العالم

نحن دائماً..... بآبك إلى الأسواق العالمية



المركز الرئيسي : داخل الدائرة الجمركية - ميناء دمياط

عنوان تلفوني : دمياط - دمياط

التلفون : ٢٩٠١٢٠ - ٢٩٠١٠٠ - ٢٩٠١٠١ - ٢٩٠١١٨ / ٥٧

فاكس : ٥٧ / ٢٩٠٧٧٧

الرقم البريدي : ٣٤٥١١ - ص.ب ١١ دمياط

e-mail: damitta@dchc.com.eg

# اجتمع انترناشيونال

BEST WISHES



في حفل بهيج شمم الأهل والأصدقاء تم زفاف الزميل حسن فوزي علي الأنسة صحر عثمان وأسرة المجلة تهنيء العروسين وأسرتهما بالزفاف المبارك وبالأفقاء والبنين



في حفل بهيج تم زفاف الأستاذ/ أحمد محمد عبد الرحمن طيفي علي الأنسة / نجله محمد عبد الرحمن عبد الرحمن وأسرة المجلة تهنيء العروسين وأسرتهما



في حفل بهيج جمع الأهل والأصدقاء تم زفاف الأستاذة مدحت سمير علي الأنسة نسمة هزوز



عيد ميلاد سعيد



نادي إبراهيم أحمد



رنية محمد أحمد الكسبي



رنية أحمد صلاح



أحمد إبراهيم أحمد



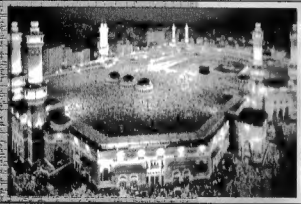
منة الله عمرو علي



# شركة ممفيس للتوكيلات الملاحية

MEMPHIS Shipping Agencies Company

ش.م.م



يسر شركة ممفيس للتوكيلات الملاحية بصفتها الشركة الرائدة في مجال الوكالة الملاحية وخدمة البضائع بالموانئ المصرية لأكثر من ٢٥ عاما أن تعلن بعد التحديث والتطوير لأنشطة الشركة عن تقديمها للخدمات المتميزة بأحسن صورة وأقل تكلفة وتشمل الخدمات:

- ❖ خدمة جميع أنواع السفن بالموانئ المصرية ومباشرة مصالح الملاح
- ❖ والمستأجرين والعاملين وسليم قطع الغيار.
- ❖ أعمال السمسار البحري.
- ❖ استقبال وتنفيذ أطقم السفن وحلج الباحة.
- ❖ ربط البضائع وحجز القارصات وإستئجار السفن.
- ❖ أعمال الشحن والتفريغ وأعمال المولات وخدمة البضائع وحراستها بالساحات التابعة للشركة.
- ❖ التخليص الجمركي على البضائع الواردة والصادرة والتراخيص.
- ❖ نقل البضائع والحوايات من الباب للباب من خلال النقل متعدد الوسائط.
- ❖ مباشرة أعمال السياحة بالداخل والخارج وحجز تذكرة الطيران والبراقص.
- ❖ إهانة السياحة الدينية (الحج - العمرة) بأسعار منافسة

المركز الرئيسي

71 طريق الحرية - إسكندرية

تليفون: 3937109 - 110 - 111 - 113

تلكس: 54162 - 54502

فاكس: 3919500 - 3955640

e-mail: memphis@aast.edu

قطاع السياحة : 3920826 (03)2+

: 3916752 (03)2+

: 3927113 (03)2+ فاكس

قطاع السياحة : 3920826 (03)2+

رئيس القطاع التجاري : 3919795 (03)2+

: 3924756 (03)2+ مدير عام التشغيل

: 3916624 (03)2+ مدير ادارة الملاحية



INTERNATIONAL SHIPPING & TRANSPORT CO.  
الشركة الدولية للملاحة والنسج



# WE CARRY YOUR CONFIDENCE

## INTERNATIONAL SHIPPING & TRANSPORT CO.

### E.S.Co

ARAB REPUBLIC OF EGYPT

*The pulse of goods  
around the world, all  
day and all night*

With the largest fleet of  
container ships connected  
to a worldwide network  
of trucks and trains,  
APL can be relied on to  
move your goods  
around the world

#### Cairo Office:

5, Farid St., Heliopolis  
Tel: 2-(02) - 4141590, 4141591  
4141592, 4141593  
Fax: 2-(02) - 4141885

#### Dubai Regional Office:

Telephone: (01) 521304

#### Alexandria Office :

10, Romanian Museum St.,  
Al Messalah- Attareen  
Tel.: 2-(03)- 4809015 (5 lines)  
Fax: 2-(03)- 4805786

#### Suez Office:

Adabia Port  
Tel. & Fax: 2- (062)-360440, 360441

#### Port Said Office:

21, Al Gabry St.  
Tel: 2-(066)- 352940, 352941  
352942  
Fax: 2- (066)- 352943

